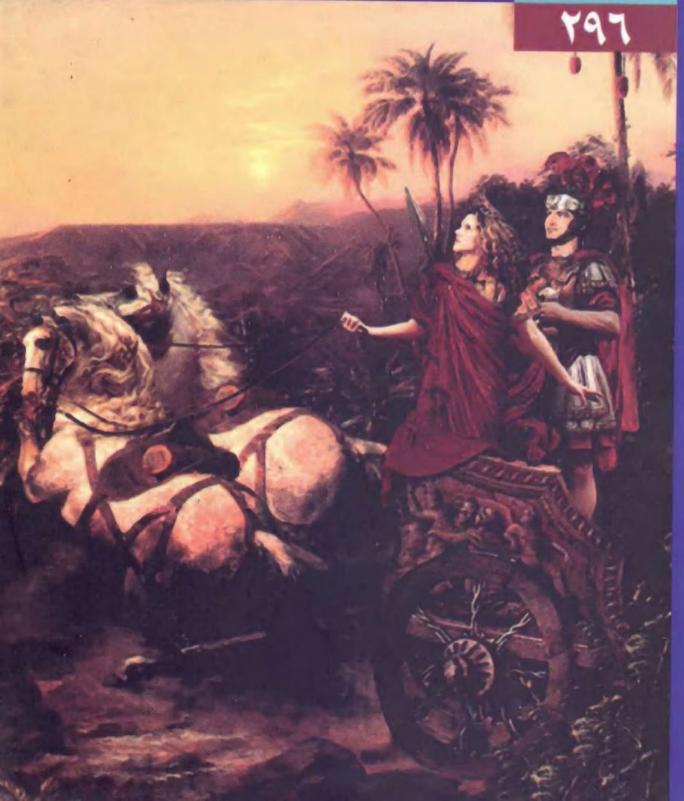


الله والمواصلات في مصر في العصر الهوالي الروائي د. عبد اللطيف فايز



هذا الكتاب

يتناول جانبًا مهمًا من جوانب الحياة في مصر في العصرين اليوناني والروماني ، إذ تطرق بإسهاب إلى استعراض حركة النقل والمواصلات في تلك الحقبة التاريخية المهمة التي شهدت عطاءً حضاريًا متدفقًا رغم تراجع مصر السياسي والعسكري إبان هذه الفترة .

ويبحر بنا الباحث د. عبد اللطيف فايز في الوثائق المكتوبة باللغات اليونانية واللاتينية ، ليقدم عملاً علميًا راقيًا يرصد فيه النقل والمواصلات في العصر اليوناني – الروماني ، وذلك رغم ما تكتنفه هذه الدراسات من صعوبات ، تتعلق بلغة الوثائق التي تتأرجح بين اليونانية واللاتينية ، أو تلك التي تتعلق بضرورة الإلمام باللغات الأوروبية الحديثة، التي دائمًا ما ينشر المتخصصون في عالم البردي دراساتهم بهذه اللغات .

وتتناول الدراسة موضوع النقل والمواصلات من جوانبه المختلفة بصورة تتداخل، بل تتناغم فيها ما هو سياسى أو اجتماعى أو اقتصادى أو إدارى ، فتتطرق إلى الحديث عن النقل البرى والنهرى والبحرى والموانئ ، ثم تعرج بشكل من التفصيل إلى الرحلات الاستكشافية فضلا عن رصد أنواع الضرائب والمكوس المفروضة على النقل في تلك الحقبة المتاريخية المهمة من تاريخ مصر .



النقل والواصلات في مصر في العصر اليوناني، الروماني

سلسلة **تاریخ المصریین** رثیس مجلس الإدارة د. أحمسا محساها

رثیس التعریر أ. د. محمد صابر عرب

مدير التحرير أ. **د. فـاروق جــاويــش**

سكرتير التعرير مصطفى غنايم

الإشراف الفنى صبرى عيد الواحد

أسس هذه السلسلة الدكتور/عبدالعظيم رمضان وترأس تحريرها من ۱۹۸۷ إلى۲۰.۲

محمد، عبد اللطيف فايز على،

النقل والواصلات في مصر في العصر اليوناني

ـ الروماني/ تأليف: عبد الطيث فايز علي محمد.

القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠١٢.
 د القاهرة: الهيئة المصرية الصريبن)

تعمك ٨ ١٤٢ ٨٤٤ ٧٧٩ ٨٧٩

١ ـ النقل ـ مصر،

٢ ـ المواصيلات ـ مصير،

٢ ـ مصر القديمة ـ تاريخ ـ العصر اليوناني،

٤ ـ مصر القديمة ـ تاريخ ـ العصر الروماني،

آ ـ العنوان.

رقم الإيداع بدار الكتب ٢٠١٢/ ٢٠١٢

1. S. B. N 978 - 977 - 448 - 641 - 8

ديوي ۲۸۰، ۹۹۲

حقوق النشر محفوظة بالكامل للهيئة المصرية العامة للكتاب

ويحظر إعادة الطبع دون إنن مسبق من هيلة الكتاب المالكة لكافة حقوق الطبع والنشر

الهيئة المصرية العامة للكتاب

القاهرة - جمهورية مصر العربية - كورنيش النيل - رملة بولاق

ص . ب : ۲۳۵ - الرقم البريدي : ۱۹۷۶۹ رمسيس

ت : ۲۵۷۷۵۲۱۸ / ۲۵۷۷۵۰۰۰ فاکس ۲۵۷۵۲۱۳ (۲۰۲)

www.egyptianbook.org.eg/e-mail:info@egyptianbook.org.eg.

النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني- الروماني

تأليف د. عبد اللطيف فايز علي محمد



فهرس الموضوعات

الموضــــوع	الصفحة
على سبيل التقديم	A-Y
التقديم	18-9
المقدمة	14-10
التمهيد	TE-19
 الفصل الأول: النقل البري	1550
وسائل النقل	To
ملكية وسائل النقل ملكية وسائل النقل	**
نقابات سائقي دواب النقل	££
شوكات النقل الميري الحاصة شوكات النقل الميري الحاصة	19
ملكية الأراضى	94
النقل كخدمة إلزامية	٥٩
أنواع النقل	77
الموظفون المختصون بالنقل البري	1.1
الفصل الثاني: الطرق البرية والمحطات الواقعة عليها	197-171
أ- الخطات	177
ب- الأبراج	١٣٥
الطرق اليرية	189
أولا: الطرق الرئيسية	174
ثانياً : الطَّرق البِّديلة والفرعية:	14.
الفصل الثالث: النقل النهري	T77-19F
أنواع المراكب النهرية	148
ملكية المراكب	147
الماملون في الملاحة النهرية	710
نقابات ملاك السفن	717
النقل النهري لغلال الدولة	***

أوامر الشحن	***
إجراءات الشحن	177
مواصفات الشحنات	177
أساليب الغش والسرقات	444
تأمين الملاحة النهرية	717
الموظفون المختصون بالنقل النهري	717
الفصل الرابع: النقل البحري والموانئ	T1A-T7T
أولأ: النقل البحري	***
ثانياً: الموانئ البحرية	444
الفصل الخامس: الضرائب والمكوس المفروضة على النقل	777-719
أولاً: في العصر البطلمي	719
الضرائب	719
المكوس الجمركية	421
ثانياً: العصر الروماي	727
الضرائب	727
المكوس الجمركية	408
الفصل السادس: أسعار وسائل النقل وأجوره	ETZ-TAY
أولاً: العصر البطلمي	TAV
ثانياً: العصر الروماني	APY
الخاتمة	24514
الملاحق	173-303
قائمة الاختصارات	203-200
قائمة المصادر والمراجع	£Y+-£0Y

على سبيل التقديم

النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني – الروماني هو العدد ٢٩٦ من سلسلة تاريخ المصريين، الحريصة على أن تقدم كل ما يعمق من ثقافة المصريين وارتباطهم بتاريخهم التليد، وفي هذا العدد المهم من السلسلة يقدم صاحب هذه الدراسة معلومات مهمة عن عصر شاع بين الباحثين أنه عصر ضبابي المعلومات، وحلا لبعضهم إهماله بحجة أن حكام هذا العصر لم يكونوا من المصريين، رغسم أن عطاء مصر الحضاري في هذا العصر ظل متدفقًا رغم تراجعها السياسي والعسكري.

و دراسة العصر اليوناني الروماني تكتنفه الكثير من الصعوبات المتصلة بمعرفة لغة الوثائق التي تتأرجح بين اليونانية واللاتينية، وهي لغات تتسم بالصعوبة وقلة المتخصصين وتنطلب المعرفة بها جهدًا كبيرًا، هذا علاوة على ضرورة الإلمام باللغات الأوروبية الحديثة، وقد أبحر باحثنا الواعد د. عبد اللطيف فايز محمد في الوثائق المكتوبة بهذه اللغات ليقدم لنا عملاً علميًا راقيًا ارتبط بموضوع مهم من تاريخ مصر القديم.

وقد خصص الباحث في هذه الدراسة فصلاً تمهيديًا لسبل النقل والمواصلات في مصر في العصر الهلينيستي، والتي اعتمدت بشكل أساسي على الحيوانات، كما تعرض للملاحة في حياة المصريين واستخدامهم للسفن والقوارب في النيل والبحرين الأحمر والمتوسط.

أما الفصل الأول فقد خصصه للنقل البري ووسائله في العصر اليونساني-الروماني، فتحدث عن ملكية وسائل النقل سواء للدولة أو الأفراد، وتعرض لعلاقــة أصحاب المهنة الواحدة وكيف كانوا يجتمعون فيما يمكن أن نسميه بالنقابات.

وفي الفصل الثاني تعرض الباحث للطرق البرية والمحطات الواقعة عليها، حيث ظهر اهتمام البطالمة بتجارة البحر الأحمر وبأسطولهم التجاري سواء في النيل أو البحر الأحمر. كما أنشأوا شبكة من الطرق الرئيسية والفرعية التي تربط النيل بالبحر الأحمر

وفي الفصل الثالث عرض الباحث "للنقل النهري" باعتباره وسيلة مهمة في متناول الإنسان المصري ليصل لأي مكان في الوادي، كما كان الباحث حريصًا على أن يتناول النقل البحري والموانئ والرحلات الاستكشافية بشكل من التفصيل قسدم فيها معلومات شيقة وراقية قم المتخصص وغير المتخصص، أما الضرائب والمكوس المفروضة على النقل فقد كانت فصلاً مهمًا من فصول هذه الدراسة، والتي تأثرت بحا أسعار وسائل النقل وأجورها وهي موضوعات تقدم معلومات جديسدة تضسيف إلى الذاكرة المصرية المزيد من الفخر والتحضر.

إني إذ أقدم هذا الكتاب لقارئنا العزيز فإنني أتقدم بخالص الشكر للباحسث الواعد عبد اللطيف فايز محمد وإلى أسرة التحرير على الجهد الذي بذلوه ليصل هذا العدد المهم من السلسلة إلى يدي كل مهتم سواء متخصص وغير المتخصص.

والله ثم الوطن من وراء القصد

أ.د. محمد صابر عرب

النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني - الروماني دراسة وثائقية من خلال الأوراق البردية

هذه دراسة جديرة بأن يقرأها الجميع، ولا ينبغي أن تكون موضوعًا لاهتمام المختصين بالدراسات التاريخية فقط؛ بل يجب أن يقبل على قراءهًا كافة المثقفين فهي تتناول جانبًا مهمًا من جوانب الحياة في مصر في العصر اليوناي والروماي، والحقيقة أن هذه الفترة من تاريخ مصر لم تحظ بالاهتمام الكافي وعادة ما يجهلها الكثيرون، فإذا ما ذكرت عبارة تاريخ مصر القديم فإن ذهن السامع عادة ما ينصرف إلى العصر السابق على العصر اليوناي الروماي، وهو العصر الذي شهد بناء الأهرامات، أو عصر الدولة الحديثة، حين استطاع فراعنة مصر العظام أن يقيموا إمبراطورية مصرية عظيمة في الشرق الأدبى، أما العصر اليوناي الروماي فإننا قد نجد معلومات ضبابية عنه لدى الكثيرين، أو معلومات متناثرة عن بعض الأشخاص ذائعي الصيت أمثال الإسكندر الأكبر أو الملكة كليوباترا السابعة.

وقد يحلو للبعض أحيالًا المطالبة ياهمال هذا العصر كلية، وانتزاعه من المنساهج المدراسية، وحجة من ينادون بهذا أن جكام مصر في هذا العصر لم يكونسوا مسن المصريين، وهذه حجة تدعو للدهشة، فهل يمكن أن ننتزع من تاريخ مصر الكشيرين من حكموها ولم يكونوا من أبنائها، ولكنهم أحبوها وأخلصوا لها أو خاضوا المعسارك وهم يذودون عنها. إن مصر كانت على الدوام قادرة على أن تستوعب كل من يأي إليها، سواء جاء إليها غازيًا أو طالبًا للعلم والمعرفة، أو ساعيًا إلى طلب الرزق، فلسم يكن لدى المصريين طوال تاريخهم إحساسًا بالتفوق أو العنصرية ضد الشعوب الأخرى، على الرغم من أن حضارهم كانت هي الأقدم والأعرق، لذلك فإن عطاء مصر الحضاري كان متدفقًا حتى في تلك الفترات المستي شهدت تراجعًا للدور السياسي والعسكري للدولة المصرية، هذا العطاء هو ما يطلق عليه القوة الناعمة، والذي يمكن أن نعتبره قدر مصر ورسائتها.

ظل عطاء مصر مستمرًا في العصر اليوناني الروماني، وربما احتاج القارئ إلى ان يتعرف على أهم ملامح العصر اليوناني الروماني في مصر، وذلك قبل أن يدلف إلى فصول هذه الدراسة التي تحتويها دفتا هذا الكتاب. هذا العصر يبدأ منذ عام ٣٣٧ قبل الميلاد، وهو العام الذي شهد دخول الإسكندر الأكبر أو الإسكندر المقدوني إلى مصر، وينتهي الجانب الأول منه، أي العصر اليوناني بوفاة الملكة كليوباترا السابعة في عام ٣٥٠.م، وفي هذا التاريخ أيضًا صقطت دولة البطالمة، وأصبحت مصر ولايسة تابعة للإمبراطورية الرومانية، وإذا كانت نماية العصر اليوناني أمرًا متفقًا عليسه بسين جهرة المؤرخين فإلهم اختلفوا حول نماية العصر الروماني من تاريخ مصر، فمنهم من يرى أن هذا العصر يتوقف عند بداية تولي الإمبراطور دقلديانوس عرش الإمبراطورية في عام ٢٨٤ ميلادية، وحجة الفريق الأول أن الحضارة الرومانية هي حضارة وثنية خالصة، وأن هذه الحضارة هي التي سادت العالم بما فيه مصر حسى ذلسك التاريخ، أما بعد عهد الإمبراطور دقلديانوس فقد سادت العالم حضارة جديدة تمامًا التاريخ، أما بعد عهد الإمبراطور دقلديانوس فقد سادت العالم حضارة جديدة تمامًا

وهناك تسمية أخرى تطلق على العصر اليوناي في هصر وهي العصر البطلمي، والحقيقة أن إطلاق اسم العصر اليوناي مرده إلى جنسية الإسكندر الأكبر، فإن هسذه القائد جاء من بلاد اليونان (أو بلاد الإغريق)، فقد كان ملكًا لإحدى مناطق هسذه المبلاد، وهي مملكة مقدونيا، وقد خرج الإسكندر من بلاده لمجاربة الإمبراطوريسة المفارسية التي كانت العدو اللدود لبلاد اليونان، وكان الفرس قد اعتدوا على بسلاد اليونان، واحتلوها ردحا من الزمان، ودنسوا كبرى مدفعا وهي مدينة أثينا العظيمسة، وبعد جلاء الفرس من بلاد اليونان راحت الأصوات تتعالى بضرورة الانتقام مسن الفرس ومعاقبتهم جزاء ما اقترفوه في حق اليونان، وقيض للإسكندر الثالسث ملسك مقدونيا أن يقوم بتلك المهمة، فخرج من بلاده في عام ٣٣٣ق.م وهسزم الملسك الفارسي في موقعة إسوس الذي فر بعد هزيمته إلى الشرق، ولكن الإسكندر رأى أنه من الأصوب ألا يسير في اثره بل يستولى على ولايسات الإمبراطوريسة الفارسية،

وكانت مصر وبلاد الشام من بين تلك الولايات، ولم يلبث أن اتجه جنوبًا فاجتاح ساحل فينيقيا ثم فلسطين، وطرق أبواب مصر في خريف عسام ٣٣٣ق.م. وأعقسب ذلك دخوله إلى مصر، ومما هو جدير بالذكر أن الإسكندر لم يمكث في مصر سسوى ستة شهور وكان أعظم منجزاته في هذه الفترة بناء مدينة الإسكندرية العظيمة.

غادر الإسكندر الأكبر مصر متوجها إلى قلب الإمبراطورية الفارسية، وفي بلاد الرافدين أحرز نصرًا حاسمًا على الملك الفارسي دار الثالث في موقعة جاوجميلا في عام ٣٣١ ق.م.، وتلى ذلك فرار الملك الفارسي ثم مقتله، وكان ذلك إيذانًا بسقوط الإمبراطورية الفارسية على يد الإسكندر الذي دخل إلى عاصمة الفرس، وحقق حلم الإغريق في الانتقام من هؤلاء القوم.

وعلى الرغم من نجاح الإسكندر في تدمير الإمبراطورية الفارسية فإنه لم يتوقف بل واصل التوغل في قلب القارة الآسيوية، والحقيقة أن أهداف الإسكندر لم تكسن تقتصر على القضاء على إمبراطورية الفرس، ولكنها كانت أبعد من ذلك بكثير فقد كان تلميذا للفيلسوف أرسطو الذي غرس فيه حب العلم والمعرفة، ومن ثم فقد أراد أن يصل إلى لهاية العالم حتى يشبع لهمه للحصول على المزيد من العلم، ولم يكن جيش الإسكندر جيشًا من المقاتلين فقط بل كان يضم صفوة مسن العلماء. وإذا كسان الإسكندر قد تأثر بأستاذه أرسطو في حبه للعلم والمعرفة إلا أنه تفوق عليه في عجسه للإنسانية، وإيمانه الشديد بالمساواة بين البشر جميعًا، وهو الأمر الذي يتضح بجلاء من معاملته لأهالي البلاد التي فتحها، وحرصه الشديد على إظهار احترامه وتقسديوه لعبادات الشعوب الأخرى، ولا أدل على ذلك من زواجه من سيدة شرقية من إقليم باكثريا (أفغانستان). وعندما وصل الإسكندر إلى وادي فحر السند (باكستان) أدرك جنوده الكلل وطالبوه بالعودة إلى ديارهم، ولم يكن أمام هذا القائد سوى الرضوخ بخوده الكلل والتخلي عن أحلامه في الوصول إلى لهاية العالم، وهكذا استدار للمودة لم رخبة رجاله والتخلي عن أحلامه في الوصول إلى لهاية العالم، وهكذا استدار للمودة مرة أخرى، وحط رحاله في مدينة بابل التي قرر اختيارها عاصسمة للإمبراطورية، ولكن هذا القائد العظيم أسلم الروح وصعدت روحه إلى بارنها في عام ٣٢٣ق.م.

بعد وفاة الإسكندر تقرر تقسيم الإمبراطورية بين قسادة الجسيش المقسدوي، وكانت مصر من نصيب أحد هؤلاء القادة، ويدعى بطلميوس بن لاجسوس السذي أسس دولة في مصر عرفت بدولة البطالة لأن ملوكها جيمًا حملوا اسم بطلميسوس، وكان عددهم خسة عشر ملكًا، وكان آخر ملوك هذه الأسرة الملكة كليوباترا السابعة التي انتحرت في عام ٣٠ق.م. بعد هزيمتها هي وحليفها ماركوس أنطونيوس أمام القائد الروماني أو كتافيانوس (أغسطس فيما بعد)، الذي دخل إلى الإسكندرية وأعلن مقوط دولة البطالمة إلى الأبد، وأن مصر أصبحت ولايسة مسن ولايسات الإمبراطورية الرومانية.

على الرغم من فقدان مصر لاستقلالها السياسي؛ إلا ألها لم تفقد أهميتها ولم يتقلص دورها، فقد حظيت باهتمام خاص من الإمبراطور أغسطس، لـذلك فقسط المختصها بمكانة عميزة عما أثار جدلا بين المؤرخين، حيث ذهب بعضهم إلى القول بسأن مصر كانت من الأملاك الخاصة للإمبراطور الروماني، ولكن هذا الجدل حسم لصالح اعتبار مصر ولاية رومانية شألها شأن سائر الولايات الأخرى ولكن نظراً لأهميتها وبخاصة من الناحية الاقتصادية والإستراتيجية فقد أولاها الإمبراطور أغسطس اهتمامًا خاصًا وميزها عن سائر الولايات الرومانية الأخرى، وإذا ما ألقينا نظرة على تساريخ الإمبراطورية الرومانية فإنه يمكننا بسهولة التعرف على الدور الحاسم الدي لعبت مصر خلال بعض الأحداث الجسام التي شهدها الإمبراطورية الرومانية، وخير مشال على ذلك ما وقع في عام ٢٨-٦٩ ميلادية وهو العام الذي عرف بعام الأبساطرة الأربعة حين تعاقب على عرش الإمبراطورية الرومانية أربعة من الأباطرة، ولكن مصر حسمت هذه القوضى حين أعلنت تأييدها للقائد فسباسيان، الذي سرعان ما اعتلى العرش الإمبراطوري، وأسس أسرة حاكمة جديدة في روما.

سار الحال على هذا المنوال حتى قام الإمبراطور دقل المبراطور وحام ٢٨٤ ميلادية) بإجراء تغيرات جذرية في نظام الحكم والإدارة في الإمبراطورية، وأعقب ذلك تقسيم الإمبراطورية الرومانية إلى قسمين أحدهما في الغرب وظلت عاصمته روما، والآخر في الشرق وعاصمته مدينة القسطنطينية، التي حملت اسم مؤسسها

الإمبراطور قسطنطين، والتي أقيمت في مكان مدينة يونانية قديمة تدعى بيزنطة، عما دعى البعض إلى أن يطلقوا عليها اسم الدولة البيزنطية، وطبقا فسذه المستغيرات أصبحت مصر تابعة للقسم الشرقي من الإمبراطورية الرومانية، أي الدولة البيزنطية.

كانت هذه إطلاله سريعة على الإطار الزمني للعصر اليوناني الروماني في مصو، وهي الفترة التي يتناول هذا الكتاب جانبًا مسن جوانسها، والحقيقسة أن دراسسة موضوعات العصر اليوناني الروماني ما تزال تمثل صعوبة أمام الباحثين، ولا يقسوم بخوض غمار هذه الدراسات إلا الجادين منهم، وتكمن صعوبة الدراسة في هذا الجال بخوض غمار هذه الدراسات إلا الجادين منهم، وتكمن صعوبة الدراسة في هذا الجال المعرورة معرفة لغة الوثائق التي لابد وأن يتعامل معها الباحث للحصول على المادة العلمية، ولغة الوثائق في حالتنا هذه هي اللغة اليونانية القديمة في المقام الأول، ثم اللغة اللاتينية، وهي لغات على قدر كبر من الصعوبة، ويتطلب تعلمها جهدًا كبيرًا، وهو أمر عسير في ضوء ما نعرفه الآن من انصراف الشباب عن كل ما هو جاد وبحشهم عن السهولة في كل مجال، والاهتمام الفائق بالشكل دون المضمون، فإن الكشيريين منهم يحملون درجات لا تستند إلى أساس من العلم والمعرفة، ولا يتعدى حملهم إياها عجرد النظاهر الأجوف، وإلى جانب معرفة اللغات الأمروبية الحديثة لأن المتخصصين في علم البردي عادة ما ينشرون دراساقم باللغات الأجنبية وعلى الرغم مسن وجسود علم البردي عادة ما ينشرون دراساقم باللغات الأجنبية وعلى الرغم مسن وجسود متخصصين مصريين في مجال علم البردي فإلهم يحرصون أيضًا على نشسر دراسستهم باللغات الأجنبية على مستوى العالم.

ومما هو جدير بالذكر أن صعوبة التعامل مع المادة العلمية التي تتصل بتاريخ مصر اليونانية الرومانية لا تكمن فقط في صعوبة اللغات التي كتبت بها الوثائق بالتكمن أيضًا وبالدرجة الأولى في طبيعة هذه الوثائق، وتتمثل هذه الوثائق في أوراق البردي أو قطع الشقافات (الأوستراكا) أو بعض النصوص المتناثرة التي حملتها لا النقوش (مثل نص حجر رشيد)، والحقيقة أن التعامل مع النصوص التي جار عليها الزمن والتهمت العوامل الطبيعية جانبًا كبيرًا منها يعد أمرًا بالغ الصعوبة ويضيف إلى

الباحث مشقة كبرى إلى جانب تلك التي يتجشمها وهو يتعامل مع لغة قديمة شديدة الصعوبة.

ويمكن القول بأن الدراسة التي يتضمنها هذا الكتاب تدخل في إطار مثل هذه المدراسات الجادة، وغير التقليدية، فهي تتناول النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني الروماني، وإذا كان العرف قد جرى بين أهل المدراسات التاريخية على تقسيم المدراسات إلى موضوعات في التاريخ السياسي أو الاجتماعي أو الاقتصادي أو الإداري؛ فإننا حين نطالع صفحات هذه المدراسة فإن الحيرة تسيطر علينا ونسأل انفسنا أين نضع هذه لمدراسة في المجالات المسالف ذكرها، ولكن من الإنصاف أن نقول أن هذه المدراسة تتداخل يها العناصر المسابقة جميعًا بشكل متناغم حتى أنسه يسعب على القارئ أن يحكم بما إذا كانت تقتصر على جانب دون الآخر، أو أن يسعب على القارئ أن يحكم بما إذا كانت تقتصر على جانب دون الآخر، أو أن جادة ومتميزة وتتناول جانبًا مهمًا من تاريخ مصر في العصر اليوناني، ومن الواضح جادة ومتميزة وتتناول جانبًا مهمًا من تاريخ مصر في العصر اليوناني، ومن الواضح الى أن صاحب هذه المدراسة قد بذل جهدًا طيبًا ومتميزًا في سبيل تقديم هذا الموضوع إلى القارئ المتحصص، أما القارئ غير المتخصص فمما لا شك فيه أنه سوف يجد في القارئ المتناحمين، أما القارئ عبر المتخصص فمما لا شك فيه أنه سوف يجد في قواءة هذا الكتاب متعة كبرى باعتباره صفحة من تاريخ وطننا الحبيب.

والله ولي التوفيق

د. أبو اليسر فرح

أستاذ التاريخ اليونايي الرومايي كلية الآداب – جامعة عين شمس

المقدم__ة

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف المرسلين سسيدنا محمسه وعلى آله وصحبه أجمعين. رَبَّنَا آتِنَا فِي الدُّنْيَا حَسَنَةً وَفِي الآخِرَةِ حَسَنَةً وَقِهَا عَسَدَابَ النَّارِ ، وبعد.....

لقد خلق الله الإنسان ويسر له أسباب الحياة، ولا جدال في أن وسائل النقــل والمواصلات أحد أهم تلك الأسباب، فمنذ أقدم العصور والإنسان لا غني له عنها، فهو يستخدمها في تنقلاته الدائمة والمستمرة من مكان لآخر وفي أســفاره البعيـــدة، وهي أيضاً تنقل أمتعته وبضائعه، ومنتجات أرضه. كما ألها عونه في زراعتها، فــنحن لا نتصور استمرار الحياة بدون وسائل النقل والمواصلات، وهذا ما دفعني إلى اختيار موضوع: "النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناين- الروماين"

" دراسة وثائقية من خلال الأوراق البردية "

و هدف هذه الدراسة هو إلقاء الضوء على موضوع النقل والمواصلات في مصر خلال فترتين هامتين من تاريخها وهما فترة حكم اليونانيين والرومان لها، من خلال النصوص البردية المعاصرة والمؤرخة بالعصرين اليوناني والروماني لحكم مصر.

ولقد بدأت الدراسة بتمهيد تناولت فيه الحديث عن "النقل والمواصلات في مصر قبل العصر الهيلينستي" أي في مصر القديمة، مبتدءاً بالحديث عن الحمار؛ لكونه كان وسيلة النقل الرئيسية التي دأب المصري منذ أول تاريخه حيى يومنه هذا في استخدامه في مثل هذا الغرض، فضلاً عن الحديث عن وسائل النقل الأخرى، مثل: الثور، الذي كان يستخدم في نقل الأحجار الثقيلة من المحاجر إلى الأماكن التي تسبنى

فيها، وكذلك الأشياء التي تعجز الحمير عن نقلها، كما تناولت الحديث عن الجمال، والخيول.

وفي إيجاز شديد تحدثت عن الملاحة في حياة المصريين القدماء، وكيف تطورت صناعة السفن لديهم من القوارب البدائية الأولى التي كانوا يصنعونها بطريقة بسيطة، الي السفن النيلية التي كان بمقدورها ان تحمل شحنة عظيمة وتسير في مياه أمواجها هائجة، إلى الأساطيل التي جابت البحرين الأحمر والمتوسط، حتي صار للمصريين القدماء باع طويل في الملاحة النهرية والبحرية.

وفي الفصل الأول " النقل البري" تحدثت عن ومائل النقل، وبخاصة الحمسير، فإذا كانت الحمير قد بلغت من الأهمية لدي المصري القديم مبلغاً عظيماً، فإلها خلال العصرين البطلمي والروماني كانت هي الحيوان الأكثر استخداما في عمليات النقسل البري المختلفة. وكذلك تحدثت عن الجمال التي كانت تلسي الحمسير في الأهميسة، بالإضافة إلى الحديث عن البغال والثيران والحيول وعربات النقل التي كانت قليلسة الاستخدام.

ثم تلي ذلك الحديث عن ملكية وسائل النقل، سواء من قبل الدولة أو الأفراد، ونقابات سائقي دواب النقل، وكيف كان أصحاب المهنة الواحدة عادة ما ينتظمون في نقابة تضطلع برعاية صوالح أعضائها الذين كانوا يجتمعون بصورة منتظمة أو شبة منتظمة بغرض تدارس شئون الحرفة أو الصنعة فضلاً عن شئوهم الاجتماعية والدينية، كما كانت النقابة وسيلة ملائمة لجمع الضرائب وفرض الأعباء المطلوبة. ثم تطرقت إلى الحديث عن النقل كخدمة إلزامية، وأنواع النقل ومراحله المختلفة، وفي هايسة الفصل تحدثت عن الموظفين المختصين بالنقل البري.

وفي الفصل الثاني " الطرق البرية والمحطات الواقعة عليها" تناولت الحديث عن اهتمام البطالمة بتجارة البحر الأحمر وبأسطولهم التجاري، وتمثل هذا الاهتمام في عنايتهم الفائقة بالمطرق التي تربط شاطئ النيل بالموانئ التي أنشئوها علي ساحل البحر الأحمر. ولم يكن الرومان أقل اهتماماً من البطالمة بالعناية بتلك الطرق، حيث انشأوا شبكة من المطرق الرئيسية والفرعية التي توبط النيل بالبحر الأحمر؛ وذلك لأنها تمشل الشرايين الرئيسية للمواصلات.

وفي الفصل النالث " النقل النهري" تحدثت عسن النيسل كأفضل ومسيلة للمواصلات الأنه كان في متناول كل إنسان في كل وقت، ويمكن الوصول اليه مسن أي مكان في الوادي، وكيف كان النيل الطريق الطبيعي والرئيسي للتجارة، فضلا عن القنوات التي تتفرع من النيل والتي كانت تحمل قدراً كبيراً من المراكب التي تنقل البضائع إلى النيل.

وفي الفصل الرابع " النقل البحري والموانئ تحدثت عن الملاحة البحرية، و الرحلات الاستكشافية التي قام بها الاسكندر الأكبر المقسدوني وكسذلك البطالمسة والرومان لتأمين طرق الملاحة، وفرض نوع من السيطرة والسيادة البحرية لضمان مسلامة السفن التجارية التي تمر عبر تلك الطرق البحرية، فضلا عن الحسديث عسن الأسطول الحربي والتجاري، والموانئ التي أنشأت لخدمة عملية النقل البحري.

وفي الفصل الخامس " الضرائب والمكوس المفروضة على النقل" تحدثت عن الضرائب التي كانت تفرضها الدولة على وسائل النقل السيري والمسائي، وكذلك المكوس الجمركية المفروضة على انتقال الأفراد والبضائع.

وفي الفصل السادس " أسعار وسائل النقل وأجوره " تناولت الحديث عسن أسعار وسائل النقل البري ، أسعار السفن ومستلزماتها، صناعة القوارب ولوازمها، فضلاً عن الحديث عن قيمة إيجار المراكب، وأجور النقل البري والنهري

واخيراً أحمد الله تعالي على أن وفقني في هذه الدراسة ، وإن كنت قد وفقــت فبعون من الله وتوفيقه، وإن كان هناك من نقصِ فالكمال لله وحده، "ولكل شئ إذا ما تم نقصان". وإن كان من خطأ فمن نفسي ومن الشيطان.

"والله ولي التوفيق".

عبد اللطيف فايز على محمد

باحث في التاريخ اليوناني – الروماني

التمهيد

النقل والمواصلات في مصر قبل العصر الهيللينستي:

لقد كان النقل مسألة هامة في حياة المصريين القدماء؛ وذلك لأن انتقال الناس من مكان لآخر، ونقل المحاصيل من مناطق إنتاجها إلى المخازن ثم إلى الأسواق يحتاج إلى وسائل نقل متعددة، وكذلك في أسفارهم البرية والنهرية وأيضا البحرية، فضلا عن نقل الأحجار و الحمولات ذات الأوزان الثقيلة.

وفي مصر القديمة كان الحمار هو وسيلة النقل الرئيسية و ذلك الأنسه كسال الحيوان الذي دأب المصري منذ أول تاريخه حتى يومنا هذا علي استخدامه في مشسل هذا الغرض⁽¹⁾، فإذا ما أراد الفلاح المصري القديم أن يدرس القمح ساق الحمير إلى الحقل وحملها بحزم القمح^(۲)، وكانت هذه الحزم تعلق على جانبي الحمار، وإذا ما تم تحميل الحمير يبدأ القطيع متباطئاً في الرجوع إلى الضيعة حيسث أجسران المسدرس المخصصة لهذا الغوض ثم ينتقل بعد ذلك إلى صوامع الفلال^(۲). كما أن الحمير كانت ضرورية لقطع المسافات الطويلة في القوافل الرسمية⁽²⁾، فقد استعمل الحمار منذ اقدم العصور في القوافل والبعثات التي كان يرسلها الملوك إلى الجهات النائية^(۵)، كمسا أن الحمار كان يستخدم في الحمل منذ عهد الدولة القديمة^(۲) فقد عثر له على رسوم عدة، أهمها في مصطبة "ورخو" من عهد الأصرة الخامسة بالجيزة، إذ نشاهد حسارين يحملان محفة بينهما لجلوس موظف للتفتيش على أعمال الحقول^(۱).

وكانت وسائل النقل المحلية من الحقل إلى أماكن الإقامة والسكن بالقرية تستم عن طريق الحمير، التي كانت تسير على جسور القنوات (٧).

ولأن الحمار هو دابة الحمل العادية لصبره وتحمله (^{۸)}، فقد اعتمد عليه النقل البري اعتماداً كلياً، للمرجة أن بعض حكام جزيرة فيلة (Philae) المسئولين عن تجارة السودان حملوا لقب "منظم القوافل" (Caravan-Conductor)(^{۹)}.

وإن أحدهم وهو "حرخوف" الذي قام برحلته للبحث عن البخور، والعساج من أعالي بلاد النوبة وكان معه ثلاثمائة خار عاد بما محملسة بالنفسائس مسن هسذه الجهات (۱۰۰).

ولم يستخدم المصريون القدماء الحمير في أغراض الجر، وذلك لطبيعة أراضي البلاد حيث يقطع دلتا النيل عدد كبير من القنوات الماثية؛ والتي تجعل النقل النهري هو الوسيلة الطبيعية لنقل ما يحتاجونه (١١)، فضلاً عن أن المصريين القسدماء كسانوا يستخدمون النيران في عملية الجر ونقل الأحجار الثقيلة من المحاجر إلى الأماكن التي قيها، كالمعابد، والأهرام (١٦).

ولقد كان الأهائي يستخدمون الحمير في انتقسالاتهم اليوميسة والسنهاب إلى الأسواق، وكان الراجلة وراكبو الحمير يستعملون الجسور التي تربط بسين القسرى والمدن. ولذلك فقد كان الحمار يلعب دوراً هاماً في المواصلات (١٣).

وبذلك كانت الحمير في مصر القديمة ضرورة لاغني عنها، لقطع المسافات الطويلة في القوافل الرسمية إلى المناجم أو إلى بلاد النوبة. كما استخدمها البسدو في الصحراء العربية، وكذلك التجار الجائلون القادمون من الواحسات، فضسلاً عسن المتخداماة الكثيرة والمتعددة (١٤).

إما عن وسائل النقل البرية الأخرى، فقد كان المصريون القدماء يستخدمون الثور، كما ذكرنا سابقاً، في نقل الأحجار الثقيلة من المحاجر إلى الأماكن التي تسبني فيها، فضاد عن استخدامه في جر عربة الدفن (١٥٠).

أما بالنسبة للجمال فان الأحوال تدل على أن المصري لم يستعمل الجمل فيما قبل العصر العتيق على الأقل. ولكن عثر له على تمثال صغير من الفخار من عصر نقادة في أواخر الألف الرابعة ق.م كما عثر علي تمثال صغير آخر من عهد الأسرة الثامنة عشرة، وكذلك جاء ذكره أحياناً في متون المدولة الحديثة، مما يدل على أن

الجمل كان مستأنساً. ولكن يبدو أنه كان مكروها عند قدماء المصريين لصلته بالبدو والأعراب على حواف الصحراء الشرقية، لذلك لم يستعمل عندهم. أما في العصسر اليوناني والروماني فقد استخدم بكثرة (١٦٠).

أما الحيول فيري "جورج بوزنر" (George Buznar) أن المصريين القسدماء عاشوا آلاف السنين دون أن يعرفوها، وأن الآريين مم السذين أدخلسوا الحيسول والعربات الحربية في جميع دول الشرق الأدنى منذ بداية القرن السابع عشر ق.م. ولم يستعملها سكان وادي النيل إلا عند نماية حكم الهكسوس، واستقدموها من فلسطين (حوالي ١٦٠٠ ق.م) (١٧٠).

ولقد استخدم المصريون القدماء مجازات لوصف الحصان والعربة منسها أن الحصان سمي "ذلك الحيوان الجميل" وسميت العربة "بالملجمة" ولكنهما ظلا يسدعيان "سوسيم" (Susim) و "مركبوت" (Markabot) "أي الخيول والمركبات (١٨٠٠).

ومنذ عهد الدولة الحديثة (مطلع القرن ١٦ ق.م) كان الملسوك المسسريون وعظماء النبلاء يرون أن ركوب الحيل يحط من قدرهم، لذلك فإهم كانوا يسذهبون إلى ميدان القتال أو إلى الاستعراض في مركبات خفيفة ذات عجلتين، مصنوعة مسن الحشب والجلد والمعدن، يسرع بما حصانان فاخران وفيهما راكبان السائق والمحارب. وقد حاربت فرقة خاصة من راكبي العربات في جميع الحملات الملكية منذ عهد تحسو عس (Thuhtmosis) أما ركوب الحيل فقد ترك للكشافين وحاملي الرسائل (٢١٩٪).

لقد كان نمر النيل وقنواته وفروعه العديدة في الدلتا هي ومسيلة الاتصال الوحيدة في كل أنحاء البلاد، وذلك منذ اقدم العصور. ولابد أن المصريين قد اعتادوا على استخدام المراكب^(۲۰)، خاصة وان طبيعة وادي النيل تحتم أن تكون الحركة العامة للمواصلات بواسطة نمر النيل صعوداً وهبوطاً لحمل الإنسان والبضائع^(۲۱)،

ونقل الأشياء المضخمة، وفي الرحلات الطويلة (^{٢٢)}، وكذلك نقل الحيوانات والمحاصيل مواد البناء والصناعات (^{٢٣)}.

وكان النيل والترع المتفرغة منه طرقاً مائية عظيمة الفائدة، بل كانت أفضل طرق للمواصلات جميعاً. وتعددت أنواع السفن التي تسير في النيل وقنواته (٢٤).

ولقد كان المصري القديم يصنع قواربه البدائية الأولى بطريقة بسيطة، إذ أنسه كان يربط حزماً من سيقان البردي ببعضها، وهذه الزوارق الحفيفة كانست شسائعة الاستعمال في عهد الدولة القديمة. وكانت صغيرة الحجم لا تتسع لأكثر من شخصين وتسير بالمدرة والمجداف (٢٥). وهذا النوع من المراكب كان يستعمله صيادو الطيسور والأمماك في المستنقعات، أما في مياه النيل فكانت لا تستعمل إلا نادراً وذلسك لأن مياه النيل كانت سريعة وشديدة الأمواج (٢٦).

ولقد انتشرت صناعة السفن في كل مدينة ومزرعة كبيرة وتعددت أنواعها واستخداماتها، فاصبح منها القوارب البحرية البديعة ذات القلاع العظيمة والمجاديف المعديدة التي استعملها الأمراء للتنعم والرفاهية (٢٧). فقد كانت هناك مراكب خاصة بنائب الملك تسمي "دهبية" في الأسرة الثامنة عشر، وكانت ذات أبحة، وذات بحسو مزخرف زخرفة عائية، وكذلك ذات حجرة (كابينة)، وحتى ذات مرابط للخيول (٨٠٠.

ولقد صنعت أنواع من السفن النيلية كان بمقدرتها أن تحمل شــحنة عظيمــة وتسير في مياه أمواجها ها ثجة المحالات العملاقــة والتماثيل الضخمة، وكتل الجرانيت الكبيرة والمتوسطة (٣٠).

وكان هناك أحراض دائمة لبناء السفن تستعمل أخشاباً من مصر نفسها وأخشاباً من بلاد بونت (Punt) (٣١٠)، فلم يكن المصريود في حاجة إلى خشب البلاد الأجنبية ليقوموا بأعمال الملاحة، وإن كان إحضار الأخشاب اللبنانيسة والسورية

يسمح لهم بتنمية بناء السفن ويسهل لهم تجهيز أساطيل عظيمة للقيام بتجارة بحريسة خارج بلادهم في عرض البحر^(٣٢).

ولقد كان النقل النهري في مصر الفرعونية اقتصادياً اكثر من النقل البري (٢٣)، إذ كان في متناول كل إنسان في كل وقت، ولذلك فقد كانت تستخدم مياهه طوال العام القوارب العديدة والسفن المسحونة السني تنقل البضائع والحيوانات والمحاصيل (٢٤).

أما عن الملاحة في مصر القديمة فقد تزايدت حركة الملاحة طوال عهد الملك "سنفرو" (Snefru)، أول ملوك الأسرة الرابعة (٢٥٠٠ ق.م) بسل أن أول أسطول بحري عرف في تاريخ البشر يرجع إلى عهد هذا الملك (٣٦)، إذ يخبرنا "حجر بالرمو" "Palermo Stone" (أنظر ملحق رقم ١) أنه في عهد هذا الملك قد عادت من بلاد سوريا أربعين سفينة محملة بخشب الأرز (٢٧) "إحضار أربعين سفينة محملة بخشب الأرز" هكذا سجل الكاتب المصري القسديم في قائمة إنجازات الملسك سنفرو (٢٨).

كما يخبرنا حجر بالرمو أيضا بأن الملك سنفرو قد بني سفناً بلغ طولها مائسة ذراع (حوالي ١٧٠ قدماً). و مركب بهذا الحجم لابد ألها قسد أعسدت للملاحسة البحرية، كما أن هناك سفناً بلغ طولها أربعون، وستون ذراعاً " وكان لمسر أسطولاً تجارياً يتألف من عدد كبير من السفن . وهناك نماذج مختلفة فهده سفن طويلة قلما ترتفع أطرافها، وتلك سفن نقل قصيرة ومقوسة عند طرفيها، وغيرها صنادل لنقل الحبوب والأحجار، وسفن لنقل الماشية والخيول " ، وسفن بيبلوس " (Byblos Boat) التي كانت وسيلة للاتصال بالمستعمرة مع بيبلوس والتي كان موجودة بالفعل في المدولة القديمة ").

وفي الأسرة الخامسة (ولأول مرة في التاريخ) نجد أن الملك "مساحور رع" (Sahure) يحدث تقدماً باستخدامه للقوة البحريسة لنقسل جنسوده إلى المساحل السوري (٤٤). ولقد حذت الأمرة السادسة حذوه من قبل "وني" (Wine) الذي نقل جنوده إلى "كارمل" (Carmel) في "Nmiw" أي مسفن رحلات (Travel- Ships) فضلا عن استخدام السفن في نقل الأحجار. ويذكر "وني" نفسه، ضمن تاريخ حياته الذي كتبه بنفسه في ختام القرن السابع والعشرين ق.م، أن فصيلة من الجنود البحارة عبرت النيل بأمر الملك تحت إمرة خازن مائية الإله (خازن فرعون) ليحضروا إلى قائدهم نفسه تابوتاً حجرياً من محاجر طرة الملكية وعاد الجنود بالحجر في مسفينة كيرة تابعة للبلاط فضلاً عن نقل قطع أخرى عديدة (٤٤).

وفي عهد الدولة الوسطي (Middle Kingdom) وبالتحديد في عهد الملسك "منتوحتب الثالث" (Mentuhotep III) أحد ملوك الأسرة الحادية عشر، وضع هذا الملك شئون التجارة الأجنبية في يد موظف ماهر يقال لسه " هينسو". (Henu) محافظ باب القطر الجنوبي، ووزير المالية أيضا وأمره الملك بغسزو سسواحل البحسر الأحمر "، فسافر إليها ولما بلغ البحر الأحمر بني مركباً أرسله إلى بلاد بونت ثم عاد إلى وطنه عن طريق وادي الحمامات (٥٠٠).

لكن "نيبي" (Nibbi) تفترض عدم إمكانية أن يكون المصريون القدماء قد استخدموا أي ميناء علي طول شاطئ البحر الأحمر (٢٠٠). بسل وتستبعد أن يكسون المصريون القدماء قد حملوا مراكبهم عبر منطقة الجبال بين النيل والبحر الأحمسر (٢٠٠). وتدلل "نيبي" علي صحة افتراضها بعدم وجود ما يدعو المصريين إلى حمل مراكبهم عبر مسافة مائة وستين كيلو متراً، عبر أراضي كثيرة الستلال على طول وادي الحمامات إلى البحر الأحر. وكذلك عدم العثور على دليل مقنع بشان النظريسة القائلة بأن المصريين قد بنوا مراكبهم على شاطئ البحر الأحمر قبل بداية رحلتهم (٢٨٠).

ولكن هناك من الأدلة ما يكفي لإثبات وجود نشاط بحري للقدماء المصريين علمي شاطئ البحر الأحمر. ومن تلك الأدلة نقش هينو نفسه الذي يصف فيه رحلت إلى بلاد بونت، وجاء فيه:

" لقد أرسلني سيدي لكي أرسل سفينة إلى بلاد بونت ، لكي تحضر إليه المسر لقد تركت النيل مع جيش مؤلف من ثلاثة آلاف رجل، كل يوم أرسل لكل منهم قربة مصنوعة من الجلد، جرتين من الماء، عشرين رغيفا من الخبز حفسرت اثني عشر بئرا ثم وصلت إلى البحر الأحمر، صنعت السفينة و أرسلتها " (٤٩).

وفي الأسرة السادسة والعشرين قاد سفن أحد ملوك هذه الأسرة وهو نخاو (Necho) بحارة فينيقيين (Phoenicians) وقاموا برحلة بحرية حول أفريقيا استغرقت أكثر من عامين (٥٠٠). كما أن الملك نخاو هو أول من شق قناة تؤدي إلى البحر الأحر، والتي أكملها من بعده الملك "دارا الأول" الفارسي، (حسب قول هيرودوت) وبلغ طول هذه القناة مسافة إبحار أربعة أيام، وكان عرضها يتسع لسفينتين من ذوات الصفوف الثلاثة من المجاديف (١٥٠).

وهناك نقشان يرجعان إلى عصر "أبسماتيك الأول" (٢٦٠ – ٢٦٤) والأسرة السادسة والعشرين، فقد تم العثور عليهما بالقرب مسن شاطئ البحر الأهر (٢٥٠٠). كما تم اكتشاف موقع ميناء يرجع إلى الأسرة الثامنسة عشر، بالإضافة إلى اكتشاف نقشين صغيرين وبعض اللوحات (Stelae) الصسغيرة والتي تذكر إحداهن اسم بلاد بونت (Bia-n-punt). فضلا عن العثور على نقسش به نص هيروغليفي يسجل أوامسر صادرة مسن الملسك "سيزوسستريس الأول" (Sesostris) إلى وزيره "أنتيفوكر" (Antefoker) لكي يبني مسفناً لإرسالها إلى إقليم بونت (٢٥٠)كما تم العثور على العديد من النقوش أغلب الظن أفسا للحسرفيين والممال الذين صنعوا المراسي الخاصة بالسفن التي كانت تبحر من شاطئ البحسر والأحمر.

واحد هذه النقوش يشير إلى ميناء علي الأرجح هو ميناء "سواأو"(SWW)، لقد جاء فيه:"dpt(W)...(d?) min SWW....sp3t Gbty."

والتي ربما تكون ترجمتها:

"....boats ..(of) the quay of Sww...the Coptite nome." " مراكب (أل) رصيف ميناء سواأو " Sww" إقليم قفط" (عم)

وتفترض الأدلة السابقة أن تلك السفن التي أبحرت من البحر الأحر بنيت في قفط ثم فككت ثم هملت على أجزاء عن طريق البر إلى شاطئ البحر الأحر حيث أعيد تركيبها من جديد. ثم يحدث الشيء نفسه عند العودة من الرحلة، فتفكك السفن مرة أخرى وتُحمل مع حمولتها إلى وادي النيل. والمراسي الحجرية قد تمثل رحلة شاقة في الطريق الصحراوي الوعر، وذلك يفسر عمل المراسي على موقع الميناء. كما دل على ذلك أيضا وجود مرسي لم يكتمل بعد (٥٠). كما يؤكد "كاسون" (Casson) أن مسألة نقل المراكب على أجزاء كان معروفاً منذ اقدم العصور. فقد نقل الملك رمسيس الثاني مراكبه عبر النيل إلى قفط، ومن قفط على دواب النقل برا عبر الصحراء المشرقية إلى البحر الأحمر (٢٥).

وإبان الدولة الحديثة (New kingdom) (١٩٠٠ – ١١٠٠ ق.م) نجد أن الرحلات البحرية في الغالب كانت شيئاً مألوفاً، فقد بدأت الملكة "حتشبسوت" (Hatshepsut) رحلتها إلى الجنوب مع حملتها الشهيرة إلى بلاد بونت (٥٧٠). والتي سجلتها علي جدران معبدها بالدير البحري (Deir-el Bahari)، وتعتبر هذه الرحلة واحداً من أهم إنجازاتها في عصرها (٥٨٠).

وتذكر "نيبي" أن مراكب حتشبسوت قد بدأت رحلتها من شرق الدلتا، حيث ابتنت مفنها هناك، ثم عبرت قناة وادي الطميلات (Tumelat) إلى البحر الأحر^(٥٩)، وذلك عكس ما يؤكده "برستيد" بان مراكب حتشبسوت والتي بلغت

خسين مركباً أبحرت عبر المياه المصوية متبعة لهر النيل حتى شرق الدلتا وهناك عبرت وادي الطميلات إلى البحر الأحر^(١٠٠).

وفي عهد "تحوتموس الثالث" (Thutmosis III) (100 - 100 ق.م) رحلت السفن التجارية والتجار المصريون إلى الموانئ السورية وأحضر السوريون حولاتم الغنية إلى مصر. كما أنشأ قواعد عسكرية في الموانئ السورية الرئيسية نقل إليها جنوده عن طريق البحر(١١).

وبعد كل ما أوردناه عن النشاط البحري الضخم للقدماء المصريين، والذي يثبت بما لا يدع مجالاً للشك أن المصريين القدماء كان لهم باع طويل في الملاحة النهرية والبحرية. هل من الممكن أن نأخذ برأي "نبيي"؟!! والقائل بأن المصريين كان لليهم نفور من السفر بعيداً، وألهم كانوا يتخوفون من ركوب البحر، الألهم يخشون إذا ما حدث لهم حادث في عرض البحر فإن أجسادهم سوف تضيع دون أن تقام لها الطقوس الدينية الضرورية، لما قد يبدد آمالهم في حياة ما بعد الموت. وزادت بقولها أن المصريين لم يكن لديهم الرغبة في أن يصبحوا ملاحين، بل والهم لم يعرفوا البحر، ولم تكن لديهم خبرة عن الملاحة، وذلك حتى الأسرة الثانية عشرة على الأقل (١٢).

يدحض رأي "نبي" السابق رأي آخر للعلامة "سليم حسن" والذي يعتبر ردا علي وجهة نظر "نبي" وكذلك على الباحثين الذين يتبنون وجهة النظر هذه، حيث يري أن سكان وادي النيل منذ اقدم العصور وجدوا في أمرهم المنقطع النظير معلماً عظيماً يتعلمون على يديه أول دروس في الملاحة عرفت في تاريخ البشر، ولا يظن عالمنا أن الملاحة في النيل كانت دائماً سهلة لا يعتريها أي خطر، بل كانت مدة الفيضان وهبوب الرياح تحفها مخاطر جمة، ولم يكن المصري بالشخص الذي يخاف هذه المخاطر ويحجم عن اقتحامها وكان نشاطهم البحري نتيجة التجارب التي كانوا يقومون بما في نيلهم وما قاموا به من بناء السفن، مما جعلهم ليسوا في حاجة إلى أن يتعلموا من الخارج في الملاحة (١٠٠٠).

ولا يجعلنا نرفض وجهة نظر "نبي" أيضا قول " جورج بوزنر" بأن مصر كان لديها بحارة حقيقيون. ويستشهد على ذلك بوصف كاتب قصة البحار الذي تحطمت مفينته في بداية الألف سنة الثانية ق.م ذاكراً لمفاخر ومتاعب ذلك المصري المغامر، حيث يقول النص المصري القديم "خرجت للإبحار في "الأخضر العظيم" (green حيث أي البحر المتوسط والماء على ظهر سفينة طولها مائة وعشرون ذراعاً (حوالي ستون مترا) وعرضها أربعون ذراعاً. ويتألف طاقمها من مائة وعشرين رجالاً من خيرة البحارة في مصري. وسواء كانوا لا يرون غير السماء أو يبصرون اليابسة، فان قلوبم لأشد من قلوب الأمود. كانوا يتنبئون بمبوب الرياح قبل مجينها، وبالعاصفة قبل أول تعتعة للرعد. كان كل واحد منهم ينافس الآخر في الشجاعة والقوة......"

أما عن الطرق البرية: في مصر القديمة، فقد كان المصريون القدماء يسلكون أحد ثلاثة طرق رئيسية:

الطريق الأول: هو طريق الشمال حتى خليج السويس، حيث كانت الشحنة تنقل إلى البر مروراً بالبحيرات المرة ووادي الطميلات حتى مدن الدلتا(١٥٠).

أما الطريق الثاني: هو طريق الجنوب والذي يبدأ من النيل عند قفظ – قنا (١٦٠)، عبر الصحراء الشرقية عن طريق وادي الحمامات (١٩٠)، وينتهي عند شاطئ البحر البحر الأحمر بميناء صغير يدعي "دواأو" (Douaou) (١٩٠) أو سواأو (Sww) ميناء بلاد بونت في عهد الدولة القديمة وهو مرسي "وادي الجاسوس" الحديث (Gasus) بلاد بونت في عهد الدولة القديمة وهو مرسي "وادي الجاسوس" الحديث (Wadi (١٩٠)، ويقع ميناء "دواأو" علي بعد بضعة أميال من ميناء الثغر البطلمي ليوكوس ليمن (Quseir) عند الميناء الحديث في القصير (Quseir)

أما الطريق الثالث: هو طريق أعالي النيل، ولعله كان اقدم الطرق جميعاً (٧١).

وهناك بعض الطرق التي امتدت عبر الصحراء الغربية على الضفة الأخرى للنيل، ومنها الطريق الممتد من "أبيدوس" (Abydus)" (وديوسبوليس بارفا " أوكسيرينخوس (البهنسا حاليًا (Oxyrhynchus) إلى الواحات البحرية (٢٦٠).

وكان هناك طريق يصل بين مصر وفلسطين (Via Raphia)، استخدمه المصريون منذ اقدم العصور، وهو طريق "رفح" (Via Raphia)، (أنظر ملحق رقم على الذي وصف بأنه اقدم طريق في العالم (۲۲) ويحتد هذا الطريق من القنطرة (El) الذي وصف بأنه اقدم طريق في العالم (۲۲) ويحتد هذا الطريق من القنطرة (Kntarah) إلى العريش وتبعد المسافة بينهم تسعة وعشرون ميلاً، ومن رفح إلى غزة وتبعد المسافة بينهم عشرون ميلاً (۲۶). ولقد أقيم علي هذا الطريق العديد من آبار المياه العذبة، فقد تم حفر بئر كل شمة أو ستة أميال. ولقد استخدم المصريون هذا الطريق للوصول إلى العليق طريقاً مألوفاً لدي المصريين سواء للأغراض العسكرية أو التجارية (۲۵).

لقد أهتم المصريون القدماء بحفر الآبار، وإقامة الحاميات على جانبي الطريق الصحراوي بين النيل والبحر الأحمر، وذلك لتشجيع حركة الانتقال (٢٦٠). كما الهم أقاموا العديد من الحصون علي شاطئي النهر. فالأجنبي الوافد يمكن الإعلان عنه في الوقت المناسب في سمنة (Semnah) جنوباً وهي محطة تقع على الطريق بين النيل والبحر الأحمر، وذلك أنه كان يخترق عرض الحصن الرئيسي في سمنة شارع، وكانت قوافل التجارة على ما يبدو، تمر فيه للتفتيش والمراقبة. وكذلك الموقع السكني الصغير المقام غربي سمنة كانت مهمته، على الأرجح، هي الإشراف على حركة القوافل التجارية (٢٧٠).

أما أجزاء الحصون التي لم تكن ضرورية للدفاع فكان حراسها يقومون بجر السفن من جهة الشلال وحراسة الأماكن التي تحيط بما الصحراء، فإذا اكتشفت دوريات الحراسة هجوماً معادياً في هذه الجهة أعلنوا ذلك للحصون المجاورة حتى

يتمكنوا جميعاً من صد المغيرين عليهم. كما كان بمقدورهم بواسطة جنود الإشارة الاستنجاد يجنود من الحصون الشمالية. فضلاً عن أن تلك الحصون كانت مداً منيعاً ضد كل من يريد الدخول إلى البلاد المصرية بدون إذن (٢٨). كما نظم المصريون القدماء أسطولاً من قوات الشرطة، خماية الشواطئ المصرية من الطامعين والقراصنة كما يؤكد ذلك فولكنر (٢٩).

هوامش التمهيد

- (1) أدولف إرمان، مصر والحياة المصرية في العصور القديمة، ترجمة/عبد المنعم أبو بكر، محسرم كمال، بدون تاريخ، ص ٤٩٩.
- (٣) جورج بوزنر و آخرون، معجم الحضارة المصرية القديمة، ترجمة/ أمين سلامة، مزاجمـــة/ سيد توفيق، مكبة الأسرة، مهرجان القراءة للجميع، الطبعة الثانية، القساهرة ١٩٩٦، ص. ١٤٠.
 - (٣) أدولف إرمان، المرجع السابق ،ص ص ٤٤٩، ٥٠٠ .
 - (٤) جورج بوزنر، المرجع السابق.
- (٥) سليم حسن، موسوعة مصر القديمة، الجزء الثاني، مكتبة الأسرة، مهرجان القراءة للجميع، القاهرة ٥٠٠٠م، ص ٢٢١.
- (°) أو العصر المنفي "استمر من الأسرة الثالثة إلى الأسرة السادسة أي من حوالي" (٢٧٨٠- ٥) . ورج بوزنر، المرجع السابق، ص ١٥٩.
 - (٦) نفسه، ص ۱۱۷
- (٧) ناريمان درويش، الجغرافيا التاريخية لمنطقة المنيا، منذ العصر الفرعوبي وحتى لهاية العصر الرومايي، مراجعة/ يسري الجوهري، الهيئة المصرية العامة للكتاب (فرع الإسكندرية) . ١٩٨٠م، ص ٢١٥.
 - (A) سليم حسن، المرجع السابق، ج ٢ ص ٢٢١.
 - (٩) ناريحان درويش، المرجع السابق، ص ١ ٢٠.
 - (١٠) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ١١٨.

- (١١) ناريمان درويش، المرجع السابق، ص ٧١٥.
- (١٢) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ١١٨.
 - (۱۳) نفسه، ص ۲۲۱.
- (1٤) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ص ١٤١، ١٤١.
 - (10) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ١١٨.
 - (17) نفسه، ص ص ۱۱۸، ۱۱۹.
- (°)الآريون: أو آريان هو شعب زجفادا بالهند. استولي علي إيران من الشمال الغربي للهند عسام

 • • ٢ق.م وكان سبباً في تدهور (Aryans) آريون حضارة السند. وكانت لغته صسورة
 أولية من السنسكريتية ويطلق عليها الآرية. وهي أساس اللغات الهنديسة الأوربيسة. لأن
 الشعب الآري كان يسكن المناطق المهندة من آسيا الوسطى حتى شرق أوربا وقد وصسل
 للهند سنة • ٣٠ق.م. وبعض الآرين سكنوا شمال الهند إبان العصر المرونزي والآريسون
 ذوي بشرة بيضاء اللون، وقد عرفوا بالنوريكيين والتيونوتيكيين ولم يبق من هذا الجسنس
 سوى اللغة الآرية التي تضم عسدة لغسات تعسرف باللغسات الهنسد أوربيسة. راجسع/
 htt://ar.wilkipedia.org
 - (١٧) جورج يوزنر، المرجع السايق، ص ١٣٦.
 - (۱۸) نفسه.
 - (۱۹) نفسه، ص ۱۳۲، ۱۳۷.
- (°) اخذ الليبيون الحصان والعربة الحربية عن المصريين في القرن الثامن ق.م، كما أخسلها أهسل النوبة في بداية الألف سنة الأولى ق.م. وتأقلم الحصان جيداً في مصر، فربيت قطعان الخيول من مراعي على حافة الدلتا ولاسيما في منطقة "بيثوم" وازدهرت الحيول في الدولة الحديثة، ويرجع البعض ذلك إلى هدايا ملوك آسيا واعتبرت جماعة مشرفي حظائر الحيسول وكتبسها موضع تدريب لكبار موظفى المستقبل. راجع/ جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ١٣٧٠.
- (20) Faulkner R.O., "Egyptian Scagoing Ships", JEA, 26, (1940) p.3.
 - (٢١) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٢٠.
 - (٢٢) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ٣٣٦
 - (٢٣) سليم حسن، المرجع السابق، ص ٢٢٠.
 - (٢٤) جورج يوزنر، المرجع السابق، ص ٣٣٩.

- (٢٥) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٢٣.
 - (۲٦) نفسه.
- (۲۷) جيمس هنري برستيد، تاريخ مصر منذ اقدم العصور إلى الفتح الفارسي، ترجمة صين كمال، مراجعة حسنين الغمراوي، الطبعة الأولى، وزارة المعارف العمومية، القساهرة 1979 م، ص ٦٢.
- (28) Faulkner, Op. Cit., p.3.
- (٢٩) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٢٥.
 - (٣٠) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ٣٣٩.
 - (٣١) نفسه، ص ١٩١.
- (٣٢) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٢٥.
 - (٣٣) ناريمان درويش، المرجع السابق، ٢١٥.
- (٣٤) مليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٢٠.
- (35) Faulkner, Loc. Cit.
- (٣٦) صليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٢٦.
- (٣٧) نفسه. انظر أيضاً عنري بوستيد، المرجع السابق، ص ٧٥.
- (38) Casson., L., First Maritime Trade in History NH, 69, (1960) p.50.
- (39) Faulkner, Loc. Cit.
- (٤٠) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ١٩١
- (°) يري " بوزنر" أن هناك التباسا فيما إذا كانت سفن بيبلوس مصنوعة من بيبلوس أو للسغر إلى بيبلوس. في حين أن "فاولكنر" يشير إلى أن هذه السفينة من النوع الذي استخدم في السفر إلى بيبلوس.
- (41) Faulkner. Op. Cit.,p.4.
- (42) Ibid.
- (43) Ibid.
- (£ 2) جيمس هنري برستيد، فجر الضمير، ترجمة السليم حسن، مكتبة الأسرة، مهرجان القراءة للجميع، القاهرة ١٩٩٩، ص ٦٩.
- (°) ولم تكن هذه المهمة سهلة لأن البديل الوحيد للطريق البري، كان الإبحار عبر البحر الأحسر ولكن أماكن التمركز المصرية كانت تحد على طول ضفاف أمر النيل واقرب مكان للبحسر

الأحر يبعد مسيرة ثمانية أيام سيراً على الأقدام عبر الصحراء واسهل طريستي عسير تمسر في الصحراء يسمى وادي الحمامات (Casson, Op. Cit. p-52 (Hammamat)

(20) جيمس هنري برستيد، تاريخ مصر عند اقدم العصور إلى الفتح الفارسي، ص ١٠٠٠.

- (46) Nibbi, Z.," Remarks on the two Stelae from Wadi Gasus", JEA, 62, London (1976)p.45.
- (47) Ibid.
- (48) Ibid
- (49) Casson., Op Cit., P.52.
- (50) Herodotus, IV.41.

- وكذلك راجع / محمود السعدي "العلاقات المصرية- اليونانية القديمة" ندوة مصر وعالم البحر المتوسط، آداب القاهرة سنة ١٩٨٦، تحرير/ رؤوف عباس، القاهرة ١٩٨٨،

- (51) Herodotus, II.158-159.
- (52) Abdl. Monem A.H Sayed., "The Recently Discovered Port On The Red Sea Shore", JEA, 64, (1978), p.69.

(*) النقشان موجودان في

- Vikentive in Ann. Serv. 52 (1952), p.151. ff.
- Vikentive in Ann. Serv. 54, (1956), p.180. ff.
- (53) Abdel Monem A.H.Sayed., Op. Cit., pp. 69-70
- (54) Ibid., p.71
- (55) Ibid.,
- (56) Casson.V.J., Ships and Scamanship in the Ancient World, Princeton, (1973), p.136.
- (57) Faulkner, Op. Cit., p.4
- (58) Casson., L., First Maritime Trade in History p.55.
- (59) Nibbi, A., "Henu of the Eleventh Dynasty and W3d-wr" GM, 17, (1975)pp. 40, 41
 - (٦٠) هنري برستد، تاريخ مصر عنذ اقدم العصور إلى الفتح الفارسي، ص ١٨٠.
- (61) Faulkner Op .Cit.p.5.
- (62) Nibbi. "Egyptian Anchors", JEA, 61 (1975), pp.40-41.

.(٦٣) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٧،٢٩،٣٠.

(*) Ball, J, Egypt in Classical Geographers, Cairo, (1942), p.5.

(١٤) جورج يوزنر، المرجع السابق، ص ٣١٦.

(٦٥) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٥٩.

(٦٦) نفسه، ج ١٠، ص ٥٤.

- (٦٧) نفسه، ج٢، ص ٢٥٩.
- (٦٨) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عصر البطالمة، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة ١٩٥٩، ص ١٩١٩
 - (٩٩) مليم حسن، الرجع السابق، ج١٠، ص ٥٤.
 - (٧٠) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ١١٩.
 - (٧١) نفسه.
- (°) أو (العرابة المدفونة) وتبعد حوالي ٥٠ كم إلى الجنوب غرب سوهاج الحالية. ويوجد بجسا معبد يرجع إلى عهد سيتي الأول ورمسيس التاني، راجع/ محمود السعدي، تاريخ مصر في عصري البطالمة والرومان، مكتبة الانجلو المصرية، القساهرة ٥٠٠ ٢م، ص ٩٩، هسامش ٧٦، وكذلك/ جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ١٠.
- (°) "البهنسا حالياً" واسم اوكسيرينخوس نوع من أنواع السمك يسمي (القنومة) وهي إحدى عواصم إقليم مصر الوسطي وكانت تسمى في العصور الفرعونية باسم "بيمازيت" والاسسم الحائي لها هو البهنسا التابعة لمركز بني مزار محافظة المنيا. راجع/ إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عهد البطالمة ج٢، ص ٣٨٤، ٣٨٧.
 - (٧٢) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ٧١٥.
- (73) Gardiner, A.H., "The Ancient Military Road Between Egypt and Palestine", JEA, 6, (1920), p.99.
- (74) Ibid, p.144.
- (75) ·Ibid, pp.144-145
- (٧٦) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ١٩٩.
- (٧٧) سليم حسن، المرجع السابق، ج٠١، ص ١٩٨.
 - (۷۸) نفسه.

(79) Faulkner, Op.Cit.,p.4.

الفصل الأول النقل البري

لقد كان موضوع النقل مسألة هامة في نظام الاقتصاد البطلمي؛ إذ أن لوازم الجيش وقت السلم والحرب على السواء، وأسفار الملك وحاشيته العديدة وكذلك موظفيه الآخرين، ونقل البريد الحكومي، وبخاصة نقل كميات كبيرة من الحبوب العذائية والمواد الأخرى من أماكن إنتاجها إلى المخازن الملكية في الأقاليم (1). فضلاً عن نقلها من المخازن الملكية إلى أقرب الموانئ النهرية، تمهيداً لنقلها عبر النيل إلى المخازن الملكية في الإسكندرية (٢) كل ذلك كان يتطلب الآلاف من دواب النقل وسائقيها (٢).

ولم يكن موضوع النقل في العصر الروماني بأقل أهمية عنه في العصر البطلمي، فقد اهتم الرومان بدورهم بمسألة النقل، فبالإضافة إلى الأسباب السابقة التي دعت البطالمة إلى الاهتمام بالنقل، كان نقل الأنونا (Annona) سواء المدنية منها (Annona Civilis) أو العسكرية (Annona Militaris)، فضلاً عن نقل الأحجار من المحاجر الحكومية، من أهم الأسباب التي دعت الإدارة الرومانية إلى الاهتمام بمسألة النقل (4).

ويجدر بنا أولاً، أن نتناول الحديث عن وسائل النقل التي استخدمها كل من البطالمة والرومان في مراحل النقل المختلفة.

أولاً: وسائل النقل:

كانت الحمير (٥٧٥١) منذ أقدم العصور (أن هي حيوان الحمل الرئيسي. وخلال العصريين اليوناني والروماني كانت الحمير هي الحيوان الأكثر استخداماً في عمليات النقل البري المختلفة، حيث كان يعتمد عليها بشكل كبير في نقل المنتجات

الزراعية من الحقول إلى مخازن الغلال (θησαυροι)، ومن مخازن الغلال إلى الموانئ (Ορμοι)، ومن مخازن الغلال إلى الموانئ (ορμοι) النهرية (٥) كما كانت تستخدم في حمل الأفراد أثناء ذهاهم وإياهم من وإلي أماكن عملهم، فضلاً عن الهم كانوا يستخدمولها في تنقلاقهم المختلفة بين العديد من القرى والأقاليم (١).

اما الجمال (καμηλοι) فكانت تلي الحمير في الأهمية، ويبدو أن البطالمة هم أول من قام بمحاولة جدية لأقلمة هذا النوع من الدواب، وأهم أول من استقدم الجمال إلى مصر واستخدمها في النقل البري (٢) ويذكر "تارن" (Tarn) أن بطلميوس الثاني (فيلادلفوس) (٤) (Φιλαδελφος) (Φιλαδελφος) هو أول من استقدم الجمال إلى مصر (٨)، وكانت تستخدم في نقل المحاصيل الزراعية من الحقول، وكذلك في نقل جرار النبيذ والزيت (١). كما كانت الجمال تستخدم في نقل الأحجار من محاجر الحكومة (١٠) ليس هذا فقط، وإنما كانت الجمال تستخدم في نقل الأحجار اللازمة لبناء القصور الإمبراطورية (١٠) فضلاً عن أن الجمال استخدمت في نقل البريد من المكاتب البريدية الواقعة في جهات صحراوية (١٠).

كذلك استخدمت البغال والثيران (Βους) في أغراض الجر ونقل الأحمال ذات الأوزان الثقيلة سواء بشكل فردي أو زوجي (١٣).

أما فيما يتعلق "بالخيل" (πποι)، فإن البطالمة قد أولوها عناية خاصة، حيث كانوا يستخدمونها في النقل والصيد والجيش (15) وكان "أبوللونيوس" (Διοικητης) الديويكيتيس (Διοικητης) أي وزير المالية) بطلميوس الثاني، يولي الحيل اهتماماً خاصاً، وذلك لأنه كان يستخدمها في السفر والجيش، بالإضافة إلى أنه كان يستخدمها في تنظيم رحلات صيد إلى الصحراء إلى جانب الحمير (10) كما كان "زينون" (Ζηνων) وكيل أعماله يحتفظ بالخيل ويوليها اهتمامه الخاص (17) ولقد كان للملك البطلمي خيوله الخاصة به

(Βασιλικοι 1πποι) فضلاً عما مبق فقد كانت الحيول تستخدم في نقل البريد وخاصة الرسائل العاجلة (١٨) كما كانت الحيول تستخدم بشكل كبير في المنطاء القرسان لها ولم يكن يملكها سوي قلة من كبار الملاك (١٩).

أما "عربات النقل" فقد كان استخدامها قليلاً علي الرغم من أن ضريبة وجدت في مصر العليا كانت تجيي علي عربات النقل $(^{(7)})$ ولقد كانت عربات النقل تحمل الأنقال التي كان من الصعب أن تحملها ظهور الحيوانات $(^{(7)})$ مثل الأحجار التي كانت تنقل من محاجر الصحراء الشرقية $(^{(7)})$ ولقد كانت بعض الضياع الكبرى $(\Delta O \rho \epsilon \alpha 1)$.

ثانيا: ملكية وسائل النقل:

لقد بنيت المؤسسة الاقتصادية في مصر في عصر البطالمة في الأساس على المركزية والسيطرة التامة من قبل الدولة، فبالإضافة إلى تأميم كل نواحي الحياة تقريباً. كان كل شئ للدولة ومن خلال الدولة، ولم يترك للأفراد شئ باستثناء، النذر اليسير، وبموجب الحق الإلهي (Divine Right) أسس البطالمة إداراقم، السياسية، والاجتماعية، والاقتصادية (٢٤).

وبالرغم من ذلك، ونظراً خاجة الدولة الشديدة والملحة لأعداد هائلة من وسائل النقل، فقد سمحت للأفراد بامتلاك مختلف وسائل النقل البري، بل والمائي أيضا بدليل أنه كان لدي الأفراد مثل ما كان لدي الملك من مختلف وسائل النقل، ويبدو أن الدولة في المظروف المادية كانت تتعاقد مع عدد عمن يحترفون النقل البري(ονηλαται) للعمل في خدمة التاج، أما في أوقات الضرورة فإنه من المحتمل أن البطالة كانوا يستغلون حق الحكومة في تسخير كل ما يلزمهم من وسائل النقل المختلفة والرجال لسد احتياجاقم الضرورية (٢٥٠).

إذاً فقد كانت الدولة المتمثلة في الملك، غتلك وسائل النقل الخاصة بها، كما أن الأفراد أيضا كانوا يمتلكون وسائل النقل الخاصة بهم، وبذلك فقد كان هناك نوعان من الملكية الخاصة بوسائل النقل، وهما ملكية الدولة، والمتمثلة في الملك، وملكية الأفراد.

(أ) ملكية الدولة:

لقد كان الملك يملك تحت تصرفه وسائل النقل، فكان لــه جياده وجاله وحميره وبغاله وعرباته (٢٦). وكان البطالة يعتنون بتربية الحيوانات المستأنسة على اختلاف أنواعها تحقيقاً لمراميهم المتعددة، إذ أن هذه الحيوانات كانت تربي لعدة أغراض. منها ما كان يربي بفرض الزراعة، ومنها ما كان يربي بغرض النقل، فضلاً عن الأغراض الأخرى (٢٧).

وتذكر "بريو" (Preaux) أن الملك البطلمي كان يمتلك قطعاناً كبيرة من المبقر والحمير والخيول والبغال كانت مخصصة لأعمال النقل (٢٨). ومعني ذلك أن هذه القطعان كانت غير القطعان التي كانت تستخدم في الأعمال الزراعية. بينما يري "نصحي" أنه ليس هناك ما يبرر وجود قطعان من الماشية خاصة للأعمال الزراعية، وأخري لأعمال النقل، وإلا ففيما كانت تعمل ماشية الملك المخصصة للنقل بعد الانتهاء من نقل المحصول؟ إذا: فلابد أن ماشية الملك أو الجزء الأكبر منها كان يستخدم في الأعمال الزراعية طوال موسم الزراعة ثم تستخدم بعد ذلك في نقل المحاصيل (٢٩).

ولكن بالرغم من أن رأي "نصحي" يبدو وجيهاً ومنطقياً إلا أن هناك من الأدلة ما يبرهن علي وجود ماشية كانت مخصصة لأعمال الزراعة وأخري مخصصة لأعمال النقل ومنها، قول "بريو" سابق الذكر، بأن الملك البطلمي كان يملك ماشية مخصصة لأعمال النقل(٢٠٠) كما أن هناك بردية تعود إلى النصف الأول من القرن

الثالث قبل الميلاد تتحدث عن حساب كميات من النخالة التي تستخدم كعلف للبغال والحمير والجمال ويؤكد "إدجار" (Edgar) ناشر هذه البردية أن هذه الحيوانات كانت تستخدم للسفر والنقل وليس للأعمال الزراعية (٢١٦) إذا طبقاً "لإدجار" أيضا فإن هناك دواب تستخدم للزراعة وأخري للنقل، وليس ما يستخدم من الدواب في الزراعة يستخدم أيضا في النقل.وأيضا نجد أنه في نفس البردية جاء ذكر كلمة (νωτοφοροις) والتي ترجمها ناشر البردية علي ألها تعني "حيوانات الحمل" (Pack Mules) وكذلك كلمة (ημιονους) والتي ترجمها ناشر البردية أيضا علي ألها تعني "حيوانات النقل" (Carriage Mules) (أو البغال التي تستخدم في النقل) بالإضافة إلى ذلك فإن ناشر البردية ذكر أن كلمة تستخدم في النقل بالإضافة إلى ذلك فإن ناشر البردية ذكر أن كلمة المقصود من هذه الكلمة هو "حيوانات النقل" أو "حيوانات الحمل"(٣٢) وهذا إن دل المقصود من هذه الكلمة هو "حيوانات النقل" أو "حيوانات الحمل"(٣٢) وهذا إن دل المؤخرى ومنها التي تستخدم في النقل والحيوانات التي تستخدم في النقل والحيوانات الأخرى ومنها التي تستخدم في النقل والحيوانات الأخرى ومنها التي تستخدم في النقل والحيوانات التي تستخدم في النقل والحيوانات الأخرى ومنها التي تستخدم في النقل والحيوانات التي تستخدم في النقل والميوانات التي تستخدم في النقل والميوانات التي الميوانات التي الميوانات التي الميوانات التي الميوانات التي الميوانات التي تستخدم في النقل والميوانات التي الميوانات التي الميوانات التي الميوانات التي الميوانات التي الميوانات التيوانات التي الميوانات التيوانات التيوانا

وأخيراً هناك بردية تعود إلى نهاية القرن الثالث قبل الميلادي (٢٠٨ تقريباً) وهي عبارة عن خطاب مرسل من الديويكيتيس (وزير المالية) إلى شخص يدعي أرتيمون (Αρτεμων) يبدو أنه كان "أويكونوموس" (Οικονομος) (عامل المالية) أو إقليم أرسينوي ((Αρσινοη) الفيوم جاء في هذا الخطاب .

"إن دواب الحمل الموجودة في الإقليم، فيما عدا تلك التي تستخدم في الزراعة يجب جمعها واستخدامها في نقل الحبوب الغذائية"("")

ويتضح أنا من خلال هذا الخطاب، أن هناك حيوانات تستخدم في النقل وأخري في الزراعة.

هذا عن الحمير والجمال والبغال، فماذا عن الخيول؟

أما الحيول فإلها وإن كانت لا تستخدم في الشئون الزراعية إلا نادراً، فإلها كانت تستخدم بكثرة في الجيش، لذلك فإن البطالمة كانوا يستقدمونها من قورينايئة وسوريا (Syria) وربما من بلاد العرب، ولما كان نقل الحيول من الخارج أمرا عسيراً، فإن البطالمة عملوا علي تربيتها في مصر، ولقد كانت خيول الملك يعهد بكافة شئونها من تربية ورعاية إلى مراقبين (ιπποσκοοι) مختصين بذلك (٢٥).

في العصر الروماني، كانت الدولة أيضا تمتلك وسائل النقل الخاصة بما، ويبدو أتما كانت تمتلك عدداً كبيراً من دواب الحمل بدليل أنما كانت تسمع لمستأجري الأراضي الحكومية باستخدام دوابما الخاصة بما لنقل محاصيلهم نظير مكس نقل خاص بذلك(٢٠٠).

أما الجمال فليس هناك إلا إشارات قليلة توضح ألها كانت تمتلك ملكية خاصة، ويبدو أن الحكومة قد احتكرت ملكيتها خلال القرن الأول الميلادي لأهمية هذا الحيوان في نقل المتاجر في الصحراء (٢٦).

(ب)ملكية الأفراد:

لم يكن الملك البطلمي يحتكر الحيوانات المخصصة للنقل، إذ أن الأفراد كانوا يشاركون في ذلك (٢٧) ويتضح ذلك من خلال وثيقة بردية تعود إلى القرن الثالث ق.م وهي عبارة عن أوامر صادرة من "المديويكيتيس" (وزير المالية) إلى (الأويكونوموس) عامل المالية" جاء فيها:

"قم بإعداد قائمة بالماشية المستخدمة في الزراعة، الماشية الملكية (ιδιωτικων) علي السواء، والماشية الحاصة (ιδιωτικων) علي السواء، وابذل قصارى جهدك في رعاية نتاج (ذرية) الماشية الملكية..."(٢٨٠)

وبذلك نري من خلال هذه الوثيقة البردية أنه كان هناك ماشية خاصة بالملك وماشية خاصة بالأفراد.

وأيضا هناك وثيقة بردية تعود إلى القرن الثالث ق.م تحدثنا بأن أحد مزارعي الملك، وكان يقوم بزراعة مائة وستين أرورة (Aroura) قد شكا من أن أحد رجال الشرطة (Φυλακες) أخذ منه زوجاً من الثيران وزوجين من الحمير مما قد يمنعه في جمع المحصول وسداد الإيجار (٣٩٠). ولكن هل كانت هذه الماشية ملك هذا المزارع أم أها أقرضت له من ماشية الملك؟ لو أها لم تكن ملكه لما اجترأ للشرطي علي ما فعله، فلا يعقل أن يعتدي أحد رجال الشرطة علي ماشية تابعة للملك، هذا إلى أنه من المستبعد أن يقوم هذا المزارع بزراعة هذا القدر من الأراضي دون أن يكون لديه على الأقل جانباً من الماشية اللازمة لذلك.

وإذا كان مزارعو الملك يمتلكون ماشية منذ القرن الثالث، كما اتضح من بردية (Lille) سابقة الذكر فإنه من الطبيعي أن يمتلك بعض أرباب الإقطاعيات (κληρουχοι) ويوجه خاص أرباب الضياع (٤٠٠).

ويعتبر "ابوللونيوس" "وزير مائية بطلميوس الثاني" اشهر أرباب الضياع، حيث كان يمتلك ضيعة كانت تضم عشرة آلاف أرورة في فيلادلفيا ((*) Philadelphia) وإن ضيعة بهذا الحجم وهذا الاتساع لابد ألها احتاجت إلى عدد ضخم من حيوانات الحمل لكي تنقل منتجات هذه الضيعة إلى فيلادلفيا ومن فيلادلفيا إلى اقرب قناة ملاحية، وأقرب مكان بري إلى فيلادلفيا كان كبركي فيلادلفيا إلى اقرب قناة الفيوم الرئيسية ((κερκη) على قناة الفيوم الرئيسية ((*) ولقد كان هناك قناة مائية تسمي باتسونتيوس (πατσωντευς) كانت تمر بفيلادلفيا ((*) ولقد كانت ضيعة أبوللونيوس تمتلك العديد من الحمير، ولكن هذا العدد، بالتأكيد لم يكن يكفي لسد حاجة الضيعة وخاصة في موسم الحصاد الممتلئ. لذلك نجد أن "زينون" وكيل أعمال

"أبوللونيوس" يلجا إلى حيلة ماكرة لتوفير العدد اللازم من الحمير. وهي أنه كان يعطي قرضاً من المال للفلاحين الذين يحتاجون بشدة إلى حير تعينهم على نقل محاصيلهم، وذلك لكي يشتروا به حيراً لهم ، ولكن هذا القرض كان مشروطاً، بأنه في حالة إذا ما عجز الفلاحون عن سداد هذا القرض يحق لزينون أن يأخذ أفضل ما لليهم من حير (33) وبالطبع فإن الفلاحين في ظل الأعباء الفادحة والعديدة التي كانوا يرزحون تحت وطألما (33) فإلهم في الغالب سوف يعجزون عن سداد هذا القرض، و"زينون" كان يعرف ذلك جيداً، لذلك فقد كانت هذه الحيلة محاولة جيدة من زينون لتأمين عملية النقل، فإنه بهذه الطريقة يضمن نقل الغلال من الحقول إلى فيلادلفيا ومنها إلى ميناء كيركي (33).

ولا أدل على ثروة أبوللونيوس أيضا من الماشية، من أنه اختار بنفسه اثنين وأربعين رأساً من أجمل ماشيته لتقديمها قرباناً في حفل "البطولماييا" وهو الذي كان يقام تخليداً "لذكري (بطلميوس الأول) "سوتير" (Sotêr) (٣٠٥- ٢٨٢ ق.م) (٢٠٠).

وهناك بردية (۱۳۵ تعود إلى النصف الأول من القرن الثاني الميلادي (۱۳۵ وهناك بردية (۱۳۹ من اعد إلى " أرخياس" (Αρχιας) ستراتيجوس (۱۳۹ من عبارة عن بيان أعد إلى " أرخياس" (Αρχιας) ستراتيجوس (στρατηγος) قسم (μερις) قسم (νομος) قسم (νομος) أرسينوي، ولقد أعد هذا التقرير من قبل شخص يدعي الجمال «ديوسكوروس" (Διοσκουρος) المشرف علي الجمال (καμηλοτροφος) في قرية "كرانيس" (καρανις) (كوم أوشيم) وهذا التقرير عبارة عن قائمة بعدد الجمال و أسماء ملاكها من قرية كرانيس، ويوضح لنا هذا التقرير كيف أن الأفراد كانوا يملكون قطعاناً من الجمال.

وكان هذا النوع من التقارير يرسل إلى الإستراتيجوس أو الباسيليكوجرامتيوس (الكاتب الملكي) (βασιλικογραμματευς)، أما في هذه الحالة فقد أرسل إلى الإستراتيجوس فقط.

وجاء في هذا البيان الآتي:

" إلى أرخياس، ستراتيجوس قسم هيراكليدس التابع لإقليم أرسينوي. أنا ديوسكوروس بن م...... بن فايسيوس (Φαησιος) من قرية كرانيس،المشرف علي الجمال في نفس القرية، أقسم بحياة الإمبراطور قيصر (Caesar) تراجان (Trajan) هادريان (Hadrian) أغسطس (Augustus) بأن هناك خسة وخسين جملاً كاملة النمو في القرية، وستة عشر مهراً (لم تبلغ غوها)، يبلغ عددهم مجتمعين واحد وسبعين جملاً....

- أفروديسيوس بن بطلميوس (Αφροδισιος Πτολεμαιου) أربعة -
 - ديوسكوروس، بن م.... ستة جمال واثنين من المهر.
 - کرونیون....(Κρονιων) ڠانیة من الجمال.
 - هاتريس بن بيتيسوخوس (Ατρης Πετεσουχου) أثنين من الجمال.
 - هوريون (Ωριων) خسة من الجمال
 - أنش (Ανθ...) عشرة جمال أربعة من المهر.
 - بطلميوس اثنين من الجمال."

ونلاحظ أن هذا التقرير يحتوي علي أسماء ثمانية أشخاص ممن يمتلكون جمالاً، والتي بلغ عددها في هذا التقرير (٥١) جملاً ومهراً ،وهي تمثل ثلثي القطيع الذي ذكره المشرف على الجمال وهو (٧١) جملاً ومهرا، لذلك يفترض ناشر البردية أن

ئيس اكثر من أربع أو خس أسماء فقدوا في أسفل البردية، وتبرهن هذه البردية علي أن الأفراد كانوا يمتلكون أعدادا ليست بقليلة من الجمال و ربحا من الدواب الأخرى.

نقابات سائقي دواب النقل:

لقد كان أصحاب المهنة الواحدة عادة ما ينتظمون في نقابة (Synodos) أو (Koinon) (*) وكانت النقابة تضطلع برعاية صوالح أعضائها بوصفهم يحارسون الحرفة أو المهنة ذاتما ولذلك فقد كانوا يجتمعون بصورة منتظمة أو شبه منتظمة لأجل تدارس شئون الحرفة أو الصنعة فضلاً عن شئوهم الاجتماعية أو اللينية، وكان لكل نقابة رئيس ينتخبه أعضاؤها لمدة محددة غالباً ما تكون سنة واحدة (*) ولما كانت هذه النقابات جزءاً من المجتمع، وكانت أنشطتها تمس صوالح هذا المجتمع، فإنما كانت عادة تخضع لإشراف الدولة أو إدارة المدينة التي فيها، وإن كانت النقابات الحاصة عهنة النقل لم تشفع بإحدى التسميتين (Synodos) أو (Koinon) (**).

وإذا كانت مهنة النقل فيما يبدو لم تقييد تقيداً كاملاً في العصر البطلمي علي نحو غيرها من الحرف والمهن (٥١) فإنما على الأقل كان هناك من يمثلها لدي الحكومة فلا يعقل أن الحكومة حين كانت تتعاقد مع عدد ثمن كانوا يحترفون مهنة النقل للعمل في خدمتها كانت تتعاقد مع كل فرد على حدي.

أما في العصر الرماني فإن أغسطس وخلفاؤه سمحوا بوجود مثل هذه النقابات وبحرية اكثر من النقابات الموجودة في أجزاء الإمبراطورية الأخرى، وانتظم في عهد أغسطس العديد من المهن والحرف في نقابات ، وذلك لأن الموظفين الرومان رأوا أن النقابة كانت وسيلة ملائمة لجمع الضرائب وكذلك لفرض الأعباء المطلوبة (٢٥).

وتلك النقابات إما ألها كانت نقابات محلية أي للفرد أو ألها كانت إقليمية أي للتوبار عيات (${\rm To}\pi\alpha\rho\chi\eta\varsigma$)

ولقد انتظم كل من سائقي الحمير (Ονηλαται) ومربي الجمال (καμηλοτροφοι) في نقابات خاصة بهم، وكان هناك من يمثلهم أو ينوب عنهم لدي الحكومة (عمال المنية) وغالباً ما يكون هو سكرتير النقابة (نقابة مربي الماشية) (γραμματευς κτηνοτροφων) فلم يكن هناك وسيط بين الدولة وعمال النقل البري، ولكن العلاقة بين موظفي الحكومة القائمين على النقل وسائقي دواب النقل، كانت علاقة مباشرة، وكان سكرتير النقابة يقوم فقط بدور الوكيل كممثل شرعي لأعضائها (عم) فقد كان سكرتير النقابة، سواء سكرتير نقابة سائقي الجمير أو سكرتير نقابة سائقي الجمال، يفوض من قبلهم لاستلام الأجور الخاصة بهم نظير ما قاموا به من أعمال النقل الخاصة بالحكومة. وكانت أوامر الدفع قاموا به من أعمال النقل الخاصة بالحكومة. وكانت أوامر الدفع اللكي) (٤٠٥).

وهناك العديد من الوثائق البردية التي تؤكد هذا القول، ومنها برديات "كولومبيا" (Columbia) التي تعود إلى النصف الثاني من القرن الثاني الميلادي (٥٥٠م) (٥٧٠).

ومن هذه البرديات بردية تتحدث عن إيصال مقدم من سائقي حمير قرية موخيس (Μουχις) إلى ديوس (Δειος)، وسابينوس (Μουχις) وخيس بلدولة (γεγυμνασιαρχηκοτι) وشركاه مصرفي الدولة (γεγυμνασιαρχηκοτι) وذلك لكي يستلموا الأجور الخاصة بحم نظير فقلهم حولات من القمح الخاص بالدولة من صومعة الغلال (Θησαυρον) باقليم أرسينوي، إلى أحد المواني النهرية.

ولقد فوض هؤلاء السائقون شخص يدعي ديديموس (Διδυμος) لاستلام الأجور الحاصة بمم.

ونص البردية كالآتي:

"إلى ديوس، و سابينوس الجمناسيار خوس، وشركاه مصرفي الدولة. نحن الذين تظهر أممائهم بأسفل، سائقو خير (Ονηλαται) قرية موخيس (Κωμης تظهر أممائهم بأسفل، سائقو خير (Μουχεως)، ممثلون من خلال ديديموس، ممثلنا المعين، تسلمنا منك المال الذي فوضت بدفعه لنا من قبل بطلميوس السكرتير الملكي لقسم بوليمون، والذي يمثل أيضا سلطة الإستراتيجوس في قسمي ثيميستوس (Θεμιστους) وبليمون، والخاص بتكلفة نقل القمح الذي نقلناه من صوامع غلال قسم بوليمون إلى الميناء...."

ويتضح لنا من خلال هذه البردية ،أن سائقي الحمير قد فوضوا "ديديموس" لكي ينوب عنهم في استلام الأجور الخاصة بمم من مصرف الدولة، كما يتضح لنا أيضا أن الباسيليكوجرامتيوس" أو الكاتب الملكي" هو الذي أصدر أمر الدفع الخاص بمم.

ولم يكن سائقو الحمير الخاصة فقط، هم الذين ينوب عنهم ممثل من قبلهم، ولكن أيضا سائقو الحمير العامة (δημοσιοι) كان هناك من ينوب عنهم في استلام أجورهم من مصرف الدولة. وذلك كما جاء في بردية كولومبيا والتي تعود لمنتصف القرن الثاني الميلادي. والتي جاء فيها(٥٠٠):

"إلى ساينوس، الجمناسيار خوس السابق، وشركاه، مصرفي الدولة. نحن الذين تظهر أسماؤهم بأسفل، سائقو الجمير العامة، لقرية إبيون من أرجوس (Μυσθους) نقر بأننا تسلمنا إيصال منك بالمال الذي فوضت بدفعه لنا من قبل بطلميوس السكرتير الملكي

لقسم بوليمون التابع لإقليم أرسينوي والذي يمثل أيضا سلطات الإستراتيجوس في القسمين، الخاص بأجور نقل القمح، الذي نقلناه، كما ثبت ذلك من، صوامع غلال قسم بوليمون."

ويبدو أيضاً من خلال البردية السابقة، أن الحكومة كانت تقوم باستئجار سائقين للعمل علي دوابما الخاصة بما، وذلك نظير أجر كانت تجعله لهم نظير ما يتقلونه من الغلال.

ويبدو أنه في بعض الأحيان كان كل من سائقي الحمير العامة وسائقي الحمير الخاصة، يمثلهم شخص واحد. لاستلام مستحقاقم من المصرفين الحكوميين، بعد أن رأينا في البرديتين السابقتين أن كل منهم كان له من يمثله.

وذلك كما جاء في إحدى البرديات، والتي جاء بما:-

"إلى ديوس ساينوس، الجمناسيار خوس، وشركاه المصرفيين الحكوميين. غن النين تظهر أسماؤهم بأسفل، سائقو الحمير العامة (δημοσιοι) والحاصة (ιδιωτικοι) من القرى المدونة بالقائمة بأسفل، المثلون من خلال "حريساس" (Χρυσας) المثنا المعين، قد تسلمنا منك المال الذي فوضت بدفعه لنا من قبل بطلميوس السكرتير الملكي لقسم بوليمون، والذي يمثل أيضا سلطات الاسترتيجوس في القسمين، حيث تقدمنا بطلب للحصول علي تفويض من أجل دفع أجور النقل الخاصة بالقمح (πυρου) والشعير (κριθης) الذي حملناه من صوامع الغلال في قسم بوليمون إلى أحواض السفن (الموانئ)..." (60)

ولقد كان هناك تعاون بين أكثر من نقابة واحدة، مثال ذلك، التعاون بين نقابة أصحاب السفن "الناوكليروي" (ναυκληροι) مع النقابات التي التزمت معها بواحدة من أهم الخدمات التي كانت تقدمها النقابات للدولة، ألا وهي نقل ضريبة الأنونا ($\epsilon \nu \theta \eta \nu \iota \alpha \varsigma$) حيث كانت نقابة أصحاب دواب الحمل، والعربات

غارس عملها في نقل الأنونا وتتلقي أتعابها من أصحاب السفن المضطلعين بنقل الأنونا كانت الأنونا كانت وذلك لأن معظم الوثائق المتضمنة حسابات نقل ضريبة الأنونا كانت تشمل سداد أتعاب العاملين في النقل البري، وكانت تدفع عن طريق أصحاب السفن إلى أعضاء نقابة سائقي الدواب أو السائقين العموميين من سائقي العربات (٢١٠).

ولدينا وثيقة (١٢٠) تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث الميلادي، من إقليم أرسينوي، وهي عبارة عن تقرير أعده أحد ملاك السفن (٧αυκληρος) يدعي "أمونيوس" (Αμμωνιους). وهذا التقرير خاص بنقل غلال من قريتين من قرى إقليم أرسينوي،عن طريق دواب حمل من إقليم كينوبوليس (Κυνοπολιτου) "ألقيس"، وجاء في هذه البردية:-

"حساب نقل غلال من محصول السنة الثامنة عشر، بواسطة دواب حمل من المناف المناف عشر، بواسطة دواب حمل من المناف المناف كينوبوليت، من قرية لاجيس (Λαγειδος) وتريكوميا (Φαωφι) في السنة التاسعة عشر، ونقلت (لهرا) عن طريق البحار أمونيومي (Φαωφι) في السنة التاسعة عشر، والعشرين إلى التاسع والعشرين إلى التاسع والعشرين من شهر بابة

وهي كالتالي:

في الرابع والعشرين من شهر بابه (٩٨) حمارا أحضروا (٢٩٤) أردب ربمعدل ٣ أردب لكل حمار).

في السابع والعشرين ٢٨٦ أردب تم توصيلها (حساب الأيام الأخرى مفقود) المجموع الكلي للتوصيلات حتى ٢٩ بابة ١٧٣٠ أردب من القمح تكلفة الشحن ١٧٠٠ أردب. المجموع الكلي الشحن ١٧٠٠ أردب. المجموع الكلي ١٧٠٠ أردب الحساب ١٠٠٠ أردب أردب أردب الحساب ١٧١٠ أردب المحساب ١٧٠٠ أردب المحساب ١٧٠٠ أردب المحساب ١٧٠٠ أردب المحساب ١٧٠٠ أردب المحساب ١٧١٠ أردب المحساب المحساب ١٧٠ أردب المحساب المحس

ومن خلال هذه البردية يتضح لنا أن أتعاب العاملين بالنقل البري قد دفعت عن طريق أصحاب السفن، وكذلك من خلال التقرير الذي أعده البحار "أمونيوس".

شركات النقل البري الخاصة:

بالإضافة إلى ملكية الدولة والأفراد لدواب النقل، كانت هناك شركات خاصة تمتلك عدداً ليس بالقليل من دواب النقل التي تستخدمها في عمليات النقل المختلفة، وخاصة نقل السلع والمنتجات عبر الطرق الممتدة عبر الصحراء الشرقية، وكذلك بين الأقاليم المختلفة.

فقد كان هناك بعض الشركات والجماعات التي أوكل إليها مهام النقل، ويذكر "فيلكن" (Wilcken) أن الحمارين كانوا ينتظمون في شركات أو جماعات، وذلك خلال القرن الأول ق.م. $^{(17)}$. ولا يستبعد أن الملك قد شجع إنشاء مثل هذه الشركات أو أمر بإنشائها مدفوعاً في ذلك برغبته في تأمين سبل النقل وتيسيرها $^{(17)}$ وربحا لحصول المصرف الملكي (Βασιλικη Τραπεζα) على مصادر دخل عديدة أخرى غير المحاصيل الزراعية التقليدية المحدودة.

وكانت هذه الشركات الخاصة، تستخدم بشكل رئيسي طرق القوافل التجارية الممتدة بين النيل والبحر الأحمر أو من أوكسيرينخوس (Τοκνοπαιον Νησου) أو سوكنوبايونيسوس (Σοκνοπαιον Νησου) إلى الواحة الصغيرة (الواحة الداخلة). أو أسوان (سيني) (Συηνη) أو إليفانتين (Ελεφαντινης) إلى الواحة الكبيرة (الواحة الخارجة)، ومن بيلوزيون (الواحة الخارجة)) ومن بيلوزيون بيلوزيون إلى أرسينوي على البحر الأحمر (((Gerrha) + ((in main value) +

وكانت هذه الشركات المشتغلة بالنقل البري عبر طرق الصحراء الشرقية تخضع لشكل من أشكال الإشراف الحكومي، بل أن الحكومة كانت تمنح هذه الشركات امتياز النقل عبر تلك الطرق(٢٦).

ولم تكن شركات النقل هذه تمتلك فقط دواب نقل ولكنها أيضا. كان لديها عربات نقل تستخدمها في عمليات النقل المختلفة، فقد وجد في مصر العليا ضريبة جيبت على عربات النقل، كانت تدفع من قبل شركة خاصة تشتغل بالنقل(١٧).

ويتبين لنا من خلال مجموعة من "الأوستراكا" (Ostraca) (الشقافات) ، والتي تحتوي علي إيصالات بتسليم بضائع من شركة نقل كان يدير أعمالها رجل يدعي "نيكانور" (Νικανωρ). وكانت هذه الشركة تقوم بنقل السلع من قفط (Coptos) إلى موانئ البحر الأحمر، وعندما كانت السلع تصل إلى هذه الموانئ كانت تسلم إلى شركات التصدير، والتي كان يمتلك أغلبها مواطنون رومان، وكان أغلب التجار الرومان لا يقيم في موانئ البحر الأحمر، وإنما كانوا يعهدون بإدارة أعمالهم إلى وكلاء تجاريين يعقدون الصفقات ويتسلمون البضائع بأسماء التجار (١٨).

ومن هذه "الأوستراكا"، واحدة تعود إلى العام الرابع والثلاثين الميلادي، وتم نشرها من قبل "تيت" (Tait) وهي كآلائي:

"من ماركوس لايليوس (Marcus Laelius) هيمينايوس (Marcus Laelius) الله بيتياربوخراتيس (Petearpochrates) بن نيكانور لقد تسلمت منك في (Pamines) ما أرسله "فناس" (Phnas) بن بامينيس (Berenike) برينيكي (Berenike) ما أرسله "فناس" (فناس المينيس (Phnas) بن بامينيس (الله جرار خساب ماركوس لايليوس هيمينايوس من قفط علي مسئوليتك (۱۹) ستة جرار "كيراميا" (Ceramia) من نبيذ "أمينيا (Aminaean) ثلاث حمولات، المجموع متة جرار، ثلاث حمولات "(۱۹).

ويتبين لنا من خلال هذا الإيصال أن ماركوس لايليوس هيمينايوس ربما كان يدير شركة لتصدير السلع وأن بيتياربو خراتيس بن نيكانور هو صاحب شركة النقل البري أو على الأقل يديرها بالنيابة عن والده "نيكانور".

ويتبين لنا أيضا من خلال إيصالات تخليص البضائع الحاصة بشركة "ماركوس يوليوس إسكندر" (Marcus Julius Alexander) أنه كان يدير أعماله في "ميوس هورموس" (أحد موانئ البحر الأحمر) رجل يدعي "أنطيوخوس" (Antiochos). بينما كان يدير أعماله في برينيكي، رجل يدعي "هيرمياس" (Hermias)، وكانت البضائع المشحونة إلى موانئ البحر الأحمر تتضمن، القمح، والشعير ،والأدوية، والنبيذ، واليانسون، ومنتجات خشب الزيزفون، والجلود، والقنب، وغيرها من السلع (٧٠٠).

ولدينا إيصال (١١) يحتوي على بعض من هذه السلع، ويعود إلى العام الثامن من حكم الإمبراطور نيرون (Nero) (١٥٥ - ٦٨ ميلادية)، والتي نقلت أيضاً عن طريق شركة "نيكانور" إلى ميناء ميوس هورموس وجاء في هذا الإيصال:-

"من تيبيريوس كلاوديوس إيبافروديتوس (Ammonius son of وأمونيوس بن خايريمون (Epaphroditus) وأمونيوس بن خايريمون (Miresis) بن نيكانور. لقد تسلمنا منك في ميوس (Chaeremon) بن نيكانور. لقد تسلمنا منك في ميوس هورموس، ستة جرار (كيراميا) من النبيذ اللاوديكي (Talent) ، أيضاً أربعة مكاييل من نبيذ، وثلاثة تالينت (Talent) من القنب (القنب الهندي)، العام الثامن من حكم مولانا نيرون، الثامن والعشرون من شهر بابة، تم استلامه عن طريق أمونيوس. كلاوديوس هيرمياس (Claudius Hermais) يقر باستلامه الإيصال الخاص بالثلاثة تالنت من الفضة، وسلة أربعة دراخات من الفضة من الفضة الربع دراخات من الفضة من الفضة أربع دراخات من الفضة من الفضة، سلة أربع دراخات من الفضة

الفضة. العام الثامن من حكم مولانا نيرون. أنا أيضا أقر بالإيصال الحاص بثمانية من جلد الماعز + 1 من جلد الماعز + 1 من جلد الثور، المجموع تسعة من الجلود (٨ من جلد الماعز + 1 من جلد الثور) ولا تقع على أي مسئولية قيما يتعلق بمذه البضاعة"

وكانت غالبية هذه الإيصالات تصدر، إما إلى نيكانور نفسه، أو إلى أعضاء شركته المنوط بمم أعمال النقل عبر الصحراء (٧٢).

ويبدو أن هذه الشركات كان لديها نشاط واسع، وألها كانت تعمل بشكل كبير في نقل العديد من السلع من النيل إلى البحر الأهمر.

فقد ورد في وثيقتين من عام ٣ ق.م. أنه تم شحن (١٢) أردبا من الشعير إلى ميناء برينيكي لحساب "جايوس يوليوس" وتحدثنا وثيقة من عام ٣٤م عن شحن (١٢) أردباً من القمح إلى ميناء ميوس هورموس لحساب "ماركوس يوليوس إسكندر". كما تحدثنا وثيقة أخرى من عام ٢٤م، انه تم شحن كمية من النبيذ الإمباني النوع إلى ميناء ميوس هورموس لحساب كوميوس يوليوس (٧٣).

و بعض السلع كانت للاستهلاك المحلي وربما كان بعضها من أجل تجارة بلاد العرب أو الهند (^{۷۶)}.

ملكية الأراضى:

إن سلطات البطالة في مصر كما تعكسه لنا الوثائق البردية التي تعود إلى عصر بطلميوس فيلادلفوس وخلفائه، كانت تقوم على ثلاثة أسس مختلفة وهي: – أولاً: إدعاء البطالمة بألهم يشاركون الاسكندر الأكبر في نسبه إلى هرقل، وبذلك فقد اعتبروا أنفسهم ورثة في حكم مصر، وبالتالي فهم ملوك من بقي معهم في مصر من المقدونيين الذين كانوا جنوداً للإسكندر الأكبر وساعدوه في فتح مصر.

ثانياً: أن مصر كانت من وجهة نظر البطالة، الملوك المقدونيون، وكذلك جيشهم المقدوني، أرض اكتسبوها بالرمح (δορικτητος χωρα) أو بعبارة أخرى،ضيعة خاصة للملوك المقدونيين (۷۵).

ثالثاً: أن البطالة بعد أن استتب لهم الأمر في مصر، اقتفوا أثر الاسكندر الأكبر، وادعوا ألهم الخلفاء الشرعيون للفراعنة، واعترف بهم الكهنة المصريون علي هذا النحو. وطبقاً للفكرة السياسية والدينية السائدة في مصر منذ القدم عن الملكية كان الملك إلها يقيم مؤقتاً علي الأرض ويما أن الإله أو الآلهة كانوا سادة في مصر و أصحابها الحقيقيون، ويحق لهم استخدام البلاد وأهلها كما يتراثي لهم، فإن فراعنة مصر كانوا يعتبرون سادة وأصحاب البلاد وأهلها، وقد ادعي البطالمة هذه السيادة الملكية لأنفسهم باعتبارهم خلفاء الفراعنة (٢٠١٠). ومن هذا المنطلق اعتبر البطالمة مصر بمثابة ملكية خاصة لهم أو كبيتهم الكبير ومن هذا المنطلق اعتبر البطالمة مصر بمثابة ملكية خاصة لهم أو كبيتهم الكبير

ونتيجة لهذا الحق الذي أعطاه الملك البطلمي لنفسه، أصبح المالك الوحيد للأراضي الزراعية في مصر. والواقع أن جزءاً كبيراً من أجود الأراضي الزراعية كان تحت صيطرة الملك البطلمي الفعلية، وتلك كانت "الأراضي الملكية" (γη βασιλικη) والتي كانت تؤجر لفلاحين يعرفون بالمزارعين الملكيين (βασιλικοι γεωργοι) وكانت عقود الإيجار اختيارية، ولكن فيما بعد عندما أصبح العثور علي المستأجرين أمراً عسيراً لجأ البطالمة إلى الإكراه في بعض الأحيان وبرغم أن الملك كان تقريباً المالك الوحيد للأراضي، فإنه لم يستحوذ عليها بمفرده. وكانت الأراضي التي لا تخضع لسيطرة الملك وإدارته المباشرة تسمي، وكانت الأراضي التي لا تخضع لسيطرة الملك وإدارته المباشرة تسمي، الأراضي التي كانت في حوزة المعابد، ولقد كانت ثروة المعابد في عهود الفراعنة و الأراضي التي كانت في حوزة المعابد، ولقد كانت ثروة المعابد في عهود الفراعنة و

البطالة نوعين: تمتلك الآفة أحدهما، ويحوز الكهنة الآخر، أو يتمتعون بدخله فقط (٢٩٠). أما أملاك الآفة فإن أهمها، كانت أراضي منحها الملوك للآفة إظهاراً لإجلافهم وتدينهم، ولاشك أن البطالة لم يغتصبوا أراضي المعابد ويضموها إلى الأراضي الملكية، بل علي العكس من ذلك فقد أجزل البطالة للمعابد مختلف أنواع النعم، وكانت هبات الأراضي من بينها (٨٠٠).

غير أن البطالة لجنوا إلى وسيلة أخرى لوضع ثروة الآلهة في قبضتهم دون الاعتداء علي حق الآلهة في ملكيتها. وذلك علي أساس أن أراضي المعابد كانت ملك الآلهة، ولما كان الملك يمثل هؤلاء الآلهة علي الأرض، فكان له وحده الحق في إدارة هذه الممتلكات (٨١٠). وبالرغم من أن البطالة تولوا إدارة أراضي المعابد، إلا ألها كانت تستغل لصالح المعابد، وتكون قسماً خاصاً سمي "الأرض المقدسة" (٣٩ ١٤ρα) وهي الأرض التي أصدر بطلميوس الثامن يورجيتيس الثاني (٤٠٤ Euergétes) قراراً بشألها وذلك في عام ١١٨ ق.م جاء فيه: –

".....وألا يتذرع أحد من عمال الحكومة بأي حجة ليدير الأراضي المقدسة التي ستترك للكهنة ليديروها (٨٢).

ثم كانت هناك أراضي تمنح في صور حصص للذين عرفوا باسم أرباب الإقطاعيات (Κληρουχοι)، وهناك أيضا ما يعرف بأرض الامتلاك الحاصة (Κληρουχοι) واغلب الظن أها كانت تمنح لأصحابها بعوجب عقود إيجار طويلة الأجل، أو عقود وراثية. وبالرغم من أن القانون كان يسمح بانتقال ملكية هذه الأراضي من شخص إلى آخر، إلا أنه من غير المرجح أن أصحابها قد امتلكوها امتلاكاً فعلياً في أية فترة خلال عصر البطالمة (٨٠٠) وذلك لئلاثة أسباب هي:—

أولاً: لأن أربابها كانوا يدفعون عنها إيجاراً شألهم في ذلك شأن مستأجري أرض الملك ، وشأن أرباب الأراضي الذين اشتروها واكتسبوا بذلك حيازتها دوماً ووراثياً.

ثانياً: عدم وجود دليل على تسجيل انتقال ملكية هذه الأراضي .

ثالثاً: إننا نسمع أحياناً عن استرداد الملك أجزاء من هذه الأراضي.

وإزاء ذلك فمن المستبعد أن أرباب هذا النوع من الأراضي كانوا يمتلكون أراضيهم امتلاكاً حراءً وإنما كانوا يملكون حق استثمارها وحيازمًا والتصرف فيها كما يشاؤن (١٩٠) ويؤكد "تارن" ذلك بقوله "إن الأراضي الخاصة في عهد البطالمة لم تكن ملكية حرة، وإنما كانت أرضاً يتمتع حائزها بحق الانتفاع بما (١٩٥)

والنوع الأخير من الأراضي هو "أراضي الحبات (δ ορεαι) وكانت هذه الأراضي تنقسم إلى نوعين الأول: كان يسمي (γ η εν συνταξει) وهي الأراضي التي كان دخلها يعتبر عنابة مرتب لموظف الحكومة الذي منح هذه الأرض ($^{(\Lambda^1)}$ أما النوع الثاني: (γ η εν δ ορεα) وهو عبارة عن الضياع الكبيرة التي منحها البطالمة لكبار موظفيهم المدنيين والعسكريين ($^{(\Lambda^1)}$).

وتحدنا "وثيقة الدخل" التي تعود إلى عهد الملك بطلميوس الثاني فيلادلفوس، معلومات هامة عن أراضي الهبات، فقد ورد في هذه الوثيقة ".....وكذلك أرباب الإقطاعيات الذين في حيازهم كروم ، أو بساتين فاكهة وبقول، تقع في إقطاعياهم التي منحهم الملك إياها، وكل الأشخاص الذين لديهم كروم أو بساتين فاكهة وبقول ، اشتروها أو منحوها بمثابة هبة أو يستثمرونها وفقاً لأي وضع كان، يجب علي كل منهم أن يسجل مساحة أرضه ومقدار محاصيلها المنحلفة، وأن يدفع سدس المحصول بأجمعه لأرسينوي فيلادلفوس من أجل تقديم القرابين لها « (الم المداوي فيها أيضا : --

"كل الأشخاص في كافة أنحاء البلاد الذين يعفون من الضريبة أو في حيازهم قري وأرض بمثابة هبة ، أو يحصلون على دخلها، يجب أن يقدموا محاصيل كل ما طلب إليهم زراعته من السمسم، والقرطم، وغيرها من الحبوب الزيتية الداخلة في نطاق الزيت الذي تحتكر الدولة استخراجه وذلك بعد استبقاء الكمية الكافية لبذور السنة المقبلة، على أن ينقدوا قيمة محاصيلهم عملة نحاسية بنسبة.. " (٨١). ورد كذلك في فقرة أخرى من نقس الوثيقة .

".... يجب ألا تقام معاصر للزيت في القرى الممنوحة بمثابة هبة...." ونستخلص من وثيقة الدخل هذه الآتي:

- ١- أن أراضي الهبات بنوعيها قد تشمل أرضاً فقط أو أرضاً وقرية أو أرضاً وعدة قري.
- ٢- أن أراضي الهبات كانت شائعة في عهد بطلميوس فيلادلفوس ولها نفس أهية الأنواع الأخرى من الأراضي، أراضي الإقطاعيات وأراضي الامتلاك الخاصة (١١).
- ٣- أن الذي تمنح له هذه الأراضي عليه التزامات تجاه الملك يجب عليه أن
 يؤديها منها انه يقدم سدس محصول هذه الأراضي للملك على هيئة قرابين.
- ٤- يبدو أن هذه الأراضي كانت تفرض عليها ضرائب، وذلك يتضح لنا من
 خلال الأمر الصادر في الوثيقة بضرورة تسجيل مساحة هذه الأراضي.
- ٥- كما يتبين لنا أن الدولة هي التي كانت تحدد ما يجب زراعته في هذه الأراضي، وأن يقدم مزارعو هذه الأراضي جزءا من محاصيلهم ويستبقوا أجزاء منها على هيئة بذور للسنة المقبلة.

٦- تبين لنا أيضا احتكار الملك البطلمي للزيت وذلك طبقاً لما جاء في الوثيقة
 من أن الملك منع بناء معاصر خاصة بالزيت علي هذا النوع من الأراضي.

وفيما يتعلق بالنوع الثاني من هذه الأراضي (أراضي الهبات)، وهو "الضياع الكبرى" (δωρεαι) فقد منح هذا النوع من الأراضي من قبل البطالة الأوائل وخاصة بطلميوس الثاني فيلادلفوس، كما قلنا، لكبار موظفيهم المدنيين منهم والعسكريين، ولقد ذكر العديد من هذه الضياع في مصادرنا، ولكن اكثر ما نعرفه عن هذه الضياع خاص بضيعة أبوللونيوس "وزير مالية فيلادلفوس" (١٢). ولم يكن أبوللونيوس الشخص الوحيد الذي يحوز في عهد بطلميوس الثاني ضيعة في فيلادلفيا، إذ أن شخصيات كبيرة غيره كانت تحوز ضياعاً موهوبة في ذلك الجزء من إقليم الفيوم، ومثال ذلك شخص يدعي "فيلينوس" وكان له وكيل أعمال يدعي "موسخوس"، وأيضا شخص يدعي "تلستيس" كان له وكيل أعمال يدعي "ليبانوس" بالإضافة إلى شخصيات كبيرة أخرى "٢٥).

هذا عن نظام ملكية الأراضي في العصر البطلمي فماذا عنه في العصر الروماني.

لم تكن مصر في عصر الرومان بأحسن حالاً من العصر البطلمي، فقد قال أغسطس (Augustus) (٢٧ ق.م - ١٤ م) في الوثيقة المشهورة التي سجل أغسطس (Res Gestae Divi Augusti) "لقد ضممت مصر إلى سلطان الشعب الروماني" "Aegyptum Imperio populi Romani "مسلطان الشعب الروماني" (provincia) تابعة المتلكات الشعب الروماني، أم ألها كانت ضيعة خاصة للإمبراطور؟!!!

يري "السعدين" "إن ما سجله أغسطس بنفسه في أثر أنقرة، ما هو إلا دعاية له ولسياسته العامة لصالح الشعب الروماين، وأن أغسطس كان حريصاً علي عدم استثارة مشاعر العداء ضده إذا ما أعلن أنه ضم مصر إلى أملاكه الشخصية وبالتالي

فإنه يسجل للتاريخ خلاف ما حدث بالفعل ألا وهو أن مصر كانت ولاية رومانية، ولكنها ذات طراز فريد ، فهي تتبع الإمبراطور شخصيا في كل كبيرة وصغيرة (٩٥) فلقد نظرت روما إلى ذلك البلد (الغني بثرواته والغني بأهله وتعداده) على أنه ضيعة خاصة بالإمبراطور والحاكم الروماني، ويجب أن تستغل لصالح هؤلاء، ذلك لأنه إذا كان من المؤكد أن ثروات مصر تحت حكم البطالمة كانت تدخل خزائن الملوك البطالمة إلا ألهم كانوا بمثابة المالك الحاضر وذلك عكس روما وحكامها الذين كانوا المالك الغائب، الذي انتقلت إليه هو في عاصمة الإمبراطورية كل ثروات مصر وفائض إنتاجها العيني والنقدي على السواء (٢٠٠).

وظل نظام ملكية الأراضي في العصر الرومايي علي ما كانت عليه في العصر البطلمي فقد ظل الجانب الأكبر من الأراضي الجيدة يؤلف الأراضي المعامة، ويحمل نفس الاسم القديم وهو "الأراضي الملكية" كما ظل اسم "الأراضي المقدسة" يظهر في سجلات الأراضي، ولو أن جانباً منها صادرته الحكومة عقب الغزو، كما وضعت المعابد تحت رقابة اشد مما كانت عليه في أواخر العصر البطلمي، وأما أراضي "الهبة" البطلمية فكانت تقابلها بعض الضياع الكبيرة (Ousia) التي منحها الأباطرة في صدر العصر الروماني لأعضاء من الأسرة المالكة، أو النبلاء من الرومان ومواطني الإسكندرية ولكن سرعان ما أدمجت هذه الضياع الواحدة تلو الأخرى، (عن طريق المصادرة أو غيرها من الطرق) في أملاك الإمبراطورية الخاصة (Patrimonium)، التي أصبحت في ذلك الحين تؤلف قسماً خاصاً من الأراضي يسمي "ارض الضياع" التي أصبحت في ذلك الحين تؤلف قسماً خاصاً من الأراضي يسمي "ارض الضياع" (من المراطور (هو ناظر الضيعة)) المي المحدرية (مهر ناظر الضيعة) المسكرية (مهر ناظر الضيعة) المسكرية (مهر ناظر الضيعة) المبحد أرباها وقتنذ يملكونها ملكية تاماً فكانت لا تزال تؤلف قسماً منفصلاً، ولو أن

الحكومة أوقفت منحها للعسكريين.أما أراضي الخاصة فقد شجع الرومان ملكيتها فزادت مساحتها(٩٧).

ومما سبق نستخلص أن الأراضي الزراعية في مصر انقسمت إلى قسمين:

الأول: تمتد من عهد "أغسطس" حتى سنة ٣٣٢ ميلادية تقريباً حيث كانت الأراضي تتكون من أراضي التاج "الأراضي الملكية" التي يقوم الفلاح باستتجارها مقابل دفع الإيجار المطلوب، أو يقوم بالاستتجار من أراضي الضياع الكبيرة أو من مساحات صغيرة من الأراضي ، يحصل عليها الفلاح بالشراء أو الاستصلاح. وظلت الملكية الخاصة قائمة دون أن تتحول بأي صورة من الصور إلى إقطاعيات كبيرة.

الثاني: يمتد من عام ٣٣٢م إلى نماية العصر البيزنطي وفي هذه الفترة بدأت الملكية الخاصة تختفي تدريجياً وبدأت تظهر الضياع الكبيرة (٩٨).

النقل كخدمة إلزامية:

ما حدا بنا أن نتحدث عن "ملكية الأراضي" في العصريين اليوناي والرومايي كما سبق- وهو موضوع قد يبدو خارج نطاق هذا البحث، هو الرغبة في إعطاء فكرة بسيطة عن نظام ملكية الأراضي الزراعية، ومسألة النقل، ولأن النقل في معظمه كان يرتبط بنقل المنتجات الزراعية، مثل القمح والشعير وغيرهم، كما أن وسائل النقل المختلفة كان يملكها إما الملك، وهو المالك الفعلي لغالبية الأراضي الزراعية، أو المزارعون سواء مزارعو الأراضي الملكية أو مزارعو أراضي الامتلاك الخاص، فضلاً عن أن واجب الخدمة الإلزامية (Δειτουργια) المتعلق بموضوع النقل، كان يقع علي عاتق المزارعين سواء في نقل المحاصيل ، أو في تقديم عدد معين من دواب النقل، لنقل غلال الدولة.

ويتضح لنا ذلك من خلال العديد من الوثائق البردية، سواء تلك التي تعود إلى العصر الموماني، ومنها وثيقة تعود إلى العصر الموماني، ومنها وثيقة تعود إلى العصر المطلمي مؤرخة بالعام (۱۱۳ق.م) (۱۹ ق.م) (۱۹ وهي عبارة عن خطاب مرسل من "حورس" (Ωρος) الكاتب الملكي (الباسيليكوجرامتيوس) (Τοπογραμματευς) (Υραμματευς) وكاتب المركز ((Υραμματευς) ياقليم أرسينوي إلى كاتب المركز ((Υραμματευς) ياقليم أرسينوي إلى كاتب المركز ((Υραμματευς) وجاء في إحدى وكاتب القرية (((Υενηματοφυλακες) وجاء في إحدى المذين يمكن تكليفهم بحراسة المحاصيل (Υενηματοφυλακες) وجاء في إحدى

"....ولن يسمحوا لأحد من مزارعي أراضي الملك أو الأراضي الممنوحة المحدد (ΥΕωργουντων την βαστλικην και την εν αφεσει) علف الماشية ولا غيره من محاصيل الزراعة الثانية، فيما عدا العلف المخصص لغذاء الماشية التي تستخدم في الزراعة، فإنه يسمح لهم به بعد موافقة كتاب القرى وفيما عدا المقادير التي يدفع غنها، قبل الاستيلاء عليها، وفي الخزائن الملكية لحساب الخزانة العامة الملكية حسب التعليمات التي سبق إصدارها، ويقدم الإيصال بالمبالغ المدفوعة وبألهم سيعنون إلى جانب ذلك بأن يتم كل شئ آخر في الصيف علي ما يرام، وبألهم سينقلون المحصول إلى الأماكن المخصصة لذلك، وبألهم لن يسمحوا بأخذ شئ منه قبل صدور القرار الخاص بإطلاق سراح المحاصيل وقبل دفع استحقاق الملك عن ذلك العام، وسداد كل المتأخر عن الماضي".

ويتضح لنا من خلال هذه البردية أن المزارعين سواء كانوا من مزارعي الأراضي الملكية أو الأراضي الممنوحة (والتي تشتمل أراضي المعابد وأراضي الامتلاك الحاص وكذلك أراضي الهبات الحى لم يكن يسمح لهم بأن يتصرفوا في محاصيلهم الزراعية إلا بعد أن يؤدوا ما عليهم من استحقاقات للملك (أو للدولة) ومن هذه

الاستحقاقات واجب الخدمة الإلزامية المتعلق بسنقل المحاصيل إلى الأماكن المخصصة لها، إذا فإن نقل المحاصيل كان واجبا ملقي علي كاهل المزارعين سواء كانوا من مزارعي الأراضي الملكية أو الأراضي الممنوحة، ويؤكد "روستوفتزف" على ذلك بقوله:

"لقد كانت الدولة لا تترك الفلاح إلا بعد أن يؤدي ما عليه من مسئوليات تجاه الدولة وبعد أن يدفع كل ما هو مطلوب منه من غلال ونقلها إلى صوامع الدولة"(١٠٠)

كما يؤكه "تارن" الشيء ذاته، حيث يقول:

"إن كل أراضى الغلال مهما كان من يمتلكها كانت تدفع ضريبة عينية في شكل حبوب إلى الملك مباشرة، وبالنسبة لأراضي الملك فقد كان لا يعطي أي شئ من المحاصيل للفلاحين إلا بعد أن يأخذ الملك نصيبه من محصول تلك الأراضي، والذي كان بالطبع النصيب الأكبر، وذلك بالإضافة إلى نقلها إلى محزن الحبوب الخاص بالملك"(١٠١).

ولا ينبغي لنا أن نفهم قول "تارن" السابق علي أن هذه الخدمة كانت مطلوبة فقط من مزارعي الأراضي الملكية، ولكن لأن الأراضي الملكية كانت تحت السيطرة الفعلية للدولة، فقد كانت رأي الدولة) تحتجز المحصول حتى تستوفي الدولة نصيبها من تلك المحاصيل، أما الأراضي الحاصة فكانت الحكومة تحصل علي مستحقاتها منها علي شكل ضريبة يؤديها مزارعوها إلى الملك، وذلك لأن تلك الأراضي لم تكن تقع تحت إدارة الملك المباشرة.

ونتبين من إحدى وثائق البردية أن مزارعي الأراضي الملكية (Οξυρυγχος) في أوكسيرينخوس (Οξυρυγχος) كانوا يقومون بنقل المحاصيل من الحقل إلى مكان اللرس، ثم يقومون بعد ذلك بنقله مرة

أخرى من مكان الدرس إلى صومعة الفلال الملكية. كما يتبين لنا أيضاً أن مزارعي الأراضي الملكية كانوا ملتزمون بنقل المحاصيل علي حسابهم الخاص وبدوابهم هم، وجاء في هذه البردية التالى:

" إلى "فانيام" (Φανιας) أحد أفراد الحاشية، واستراتيجوم، والمشرف على الدخل، من مزارعي الأراضي الملكية في أوكسيرينخوم، لأننا بذلنا قصارى جهدنا لتنفيذ أمرك، وزرعنا الأراضي الملكية ، نحن زرعنا ولم نقترض ولو مبلغاً صغيراً من المال لكي نتجنب أي عجز (نقص)، ونقلنا منتجات الأراضي إلى المخزن الملكي......"(١٠٢).

إذاً فإن نقل المحاصيل الزراعية كان خدمة الزامية واجبة علي مزارعي أراضي الدولة، ولكنها شملت أيضا مزارعي الأراضي الحاصة (١٠٣).

وبعد أن يتم نقل الغلال إلى الجرن الملكي، كانت تفحص وتقسم بين الدولة والفلاح بحيث يحصل الملك من هذا المحصول علي إيجار الأراضي، وإيجار المواشي والمعدات الزراعية، والبذور وأي ديون أخرى، فضلاً عن الضرائب، وكان الباقي بعد ذلك، يطلق سراحه ويحمل إلى بيت الفلاح (101) وذلك لان الملك لكي يضمن حسن استغلال أراضي التاج، كان يوفر لمزارعيه كل الوسائل التي تكفل ذلك: وهي الأدوات الزراعية والماشية، وذلك إلى جانب البذور والعناية بقنوات الري والصرف، وفي وقت الحصاد كان الملك يحصل من المزارعين نصيبه من الغلال مقابل كل ذلك، بالإضافة إلى نقلها لصالحه (100).

ولم يكن نقل المحاصيل هو الخدمة الإلزامية الوحيدة الملقاة على عاتق المزارعين، ولكن كان أيضا مطلوب إمداد الدولة بعدد معين من الدواب ويذكر "روستوفيتزف" "أن كل شخص كان ملزماً بأن يجهز حيوانات الحمل. وأن يقدموا عدداً من الحمير يكون تحت تصرف الدولة، ولقد بلغ عددهم ثلاثة حمير، كانت

تضمهم الدولة إلى القوافل التجارية التابعة لها^(١٠٠). أما الجمال فربما أمدوا الدولة بجمل واحد فقط. أما الذين لا يملكون حيوانات فقد كانوا يدفعون بدلاً منها تعويضاً عن ذلك إما نقداً أو عيناً "(١٠٠).

ويؤكد "لليويلين" (Llewelyn) الشيء نفسه بقوله:

"كان على ملاك الحمير أن يضعوا عدداً من الحمير تحت تصرف الدولة لاستخدامه في النقل البري، بينما هؤلاء الذين لا يملكون حميراً بجب عليهم أن يدفعوا تعويضاً إلى الدولة بدلاً من تقديم الحمير (١٠٨) وكان ملاك الحمير هم من يختارون إما أن يقدموا الحمير للحكومة تحت تصرفها أو أن يقدموا عوضاً عنها الغلال إلى صومعة الغلال الحكومية (١٠٠١) ولكن يبدو لي أن حق الاختيار هذا والذي كانت تمنحه الخلال الحكومية للاك الحمير، كان فقط في الأوقات التي لم تكن الدولة في حاجة ملحة إلى دواب النقل، بينما في حالة الضرورة كانت الدولة تلغي حق الاختيار هذا. وكان لزاما علي كل من يملك حمير أو غيرها من الدواب المخصصة للنقل أن يمدوا الدولة بالعدد المطلوب من الحمير ونفهم من إحدى الوثائق البردية بأنه إذا لم تكف ماشية الملك لسد حاجة مزارعيه، فإنه كان يتعين الاستيلاء علي الماشية اللازمة من أي الملك لسد حاجة مزارعيه، فإنه كان يتعين الاستيلاء علي الماشية اللازمة من أي شخص مصرياً كان أو إغريقياً عتلك ماشية (١١٠).

كما أن "روستوفتزف" يذكر أن البطالة في وقت الحرب أو وقت جمع المحصول من المحتمل الهم كانوا يستغلون إلى أقصى حد حق الدولة الخالد في تسخير كل ما كان يلزمهم من الدواب (١١١) وبالتائي إذا كانت الدولة تستولي بالقوة على ما يلزمها من الدواب (كما جاء في بردية U.P.Z, 110) أو ألها كانت تستغل حقها في تسخير كل ما يلزمها من الدواب (كما جاء عند روستوفتزف) فإلها من باب أولى كانت تلغي حق الاختيار بين تقديم العدد المطلوب من الحمير أو تقديم التعويض اللازم عن ذلك.

وفي العصر الروماني كانت الحكومة تحصل علي نصيبها من القمع كل عام بألها كانت تفرض على مزارعي الأراضي الملكية (أو الأراضي الحكومية) بكافة أنواعها أن ينقلوا الغلال الخاصة بالدولة بواسطة دواهم الخاصة وفي حالة عدم توافرها لديهم كان يتم نقله بواسطة دواب النقل الحكومية نظير مكس خاص بذلك (۱۱۳) ولكن يبدو أن ملاك الأراضي الخاصة لم يكونوا يتمتعون بحق استخدام دواب النقل الحكومية (۱۱۳) لذلك ونظراً لأهمية وجود حيوانات الحمل في حياة الفلاحين ولأن امتلاكها كان أمراً ضرورياً فقد سعوا إلى امتلاكها بشتى المطرق، حتى أن صغار الفلاحين كانوا يتدبرون المال من القليل الذي يملكونه، حتى يمكنهم امتلاك حيوان واحد علي الأقل أو اثنين، أما المعدمون من المزارعين الذين كانوا لا يملكون غن شرائه، فكانوا يقومون باستجاره (۱۱۴).

ولقد شجعت الإدارة الرومانية، ملكية دواب النقل أو الحيوانات المترلية بشكل عام، حتى أن "والاس" (Wallace) ذكر أن الملكية الحاصة للحيوانات المترلية بكافة أنواعها تطورت تدريجياً بشكل يكاد يشبه في جانب منه تطور الملكية الحاصة للأراضي (۱۰۰) وربما لم يدفع الإدارة الرومانية إلى تشجيع الملكية الحاصة للحيوانات إلا حاجتها الشديدة إلى عدد كبير من دواب النقل، لنقل منتجاها الزراعية وكذلك نقل احتياجات الجيش، وكذلك نقل "الأنونا" (Annona). حيث كان الأسطول الذي تتولى الدولة إعداده سنوياً يغادر الإسكندرية إلى موانئ إيطاليا، ينتظره الرومان، حيث كانت تقوم مصر وحدها أولاً ثم أفريقيا بتغذية الشعب الروماني، ولهذا كان يتم تنظيم الصوامع والنقل والدواب والسفن داخل البلاد، وكان يلتزم بذلك أصحاب الدواب والشاحتون (۱۱۰۱) ولأهمية الانونا التي كانت ترسل سنوياً إلى روما كانت الدولة تفرض علي نقابة سائقي الدواب أن تحدهم بثلاث

حمير على الأقل، ليكونوا تحت تصرف الدولة في المقابل فإلهم تتمتعوا بامتيازات معينة، ولكن طبيعة تلك الامتيازات ليست معروفة (١١٧).

ولقد ذكر "والاس" أن الدولة كانت تفرض على ملاك الحمير إما أن يقدموا الحمير لكي تظل تحت تصرف الحكومة لمدة خسة أيام أو الهم (أي ملاك الحمير) عليهم أن يقدموا إلى صومعة الغلال الحكومية كمية من الغلال توازي عمل الحمير لمدة خسة أيام (١١٠٠).

وبالإضافة إلى تقديم الحمير للعمل في خدمة النقل لدي الحكومة كان المزارعون يقدمون الجمال أيضا، فمن بين التقارير الخاصة بالجمال (απογραφης καμηλοι) ما يخبرنا أنه من بين الجمال طلب جمل من قبل الحكومة لاستخدامه في طريق القوافل التجارية من برينيكي. وفي إحدى البرديات ذكر أن جمل طلب لنقل عمود من السماق(١١٩).

وفي إحدى البرديات أيضا يذكر مالك للجمال(مربي للجمال) (καμηλοτροφος) (καμηλοτροφος) (καμηλοτροφος) ان واحداً من جاله قد طلب منه للانضمام إلى حملة قام بما الإمبراطور الرومايي كراكلا (Caracalla) (۲۱۱ – ۲۱۸م) إلى سوريا $^{(17)}$. ولدينا العديد من البرديات التي تشير إلى تقديم دواب النقل كنحدمة إلزامية مفروضة من قبل الدولة علي الأهالي، ومنها بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثاني ق.م (۱۸۷ ق.م) $^{(17)}$ وهي عبارة عن خطاب مرسل من شخص يدعي $^{(17)}$ ومو سيتولوجوس ($^{(17)}$ ومو سيتولوجوس ($^{(17)}$ ومو سيتولوجوس ($^{(17)}$ وما الله أحد مخازن الغلال ($^{(17)}$ وما كان ديونيسيوس هذا أحد حراس المحاصيل الغلال ($^{(17)}$ ودعا كان ديونيسيوس هذا أحد حراس المحاصيل ($^{(17)}$ ودكا كان ديونيسيوس هذا أحد حراس المحاصيل الذكر ($^{(17)}$ ودكا كانور الذي اضطلع به حراس المحاصيل في عملية النقل، الذكر ($^{(17)}$ وحملية النقل، الدكر ($^{(17)}$ وحمل أكر ($^{(17)}$ وحمل أكر ($^{(17)}$ وحمل أكر ($^{(17)}$ وحمل أكر الذي اضطلع به حراس المحاصيل في عملية النقل،

وإن كانت بردية (تبتونيس) (P.Tebt.III,704) توضح لنا أن الأوامر الخاصة بجمع الحيوانات اللازمة لنقل الغلال، وخاصة غلال الدولة، كانت توجه إلى "عامل المالية" أو الأويكونوموس، وتلك الأوامر كانت صادرة من "الديويكيتيس" أي من موظف أعلى رتبة من عامل المالية ولكن في هذه البردية، والتي نحن بصددها، فإن الأوامر صادرة من "السيتولوجوس" وليس من المقبول لا شكلاً ولا موضوعاً أن يصدر السيتولوجوس، وهو الموظف الأدبى مرتبة أوامره إلى عامل المالية وهو الأعلى مرتبة، لذلك فمن المختمل أن ديونيسيوس هذا كان أحد "حراس المحاصيل" ولقد جاء في المبردية:

"من آداماس إلى ديونيسيوس، بعد التحية. لقد أوضح لي بطلميوس، انه ليس هناك مّاون فيما يختص بالجمع (جمع الحيوانات)، مشفوعاً بقسم لبسينيموس (Ψενεμμουτι) الذين (Ψενεμμουτι) وديونيسيوس واريستاندروس (Αριστανδρος)، الذين تعهدوا بتقديم مائة من دواب النقل (πορεια ρ)....لو أن الآلمة مازالت تقدم لهم يد العون، دعهم يقدموهم (عدوهم) وينقلوا الحبوب في المنحزن الأنه سوف يكون من الصعب لهم استرضاء أندادهم، ولكن لو ألهم افترضوا أن بيتوسيريس من الصعب لهم استرضاء أندادهم، ولكن لو ألهم افترضوا أن بيتوسيريس وف المتدون حيوانات، فإلهم قد فكروا بحمق. دعهم يعرفون أيضاً أن بطلميوس بن هرمو كراتيس (Ερμοκρατους) ينتظر حتى تقدم (تدفع) أسعار ما لديه من حيوانات. إلى اللقاء"

ويبدو لنا من خلال هذه الوثيقة أن استخدام دواب نقل مملوكة للأفراد كان فرضاً إجباريا، لا تماون فيه، ولكن يبدو أيضا أن هناك بعض الأفراد الذين أعفوا من هذه الحدمة وذلك استناداً إلى الفقرة التي جاءت في البردية سابقة الذكر والتي جاء فيها: "...... ولكن لو الهم افترضوا أن "بيتوسيريس" وأحيه، اللذان يقعان تحت حماية هيبالوس، سوف يقدمون حيوانات، فإلهم قد فكروا بحمق.." (١٢٢).

ولكن ليس واضحاً لنا ما هو الأساس الذي بناءً عليه تم إعفاء هؤلاء من الحدمة الإلزامية، وإن كان يبدو لنا من خلال سياق النص أن هناك نوع من الوساطة والمحسوبية وأقما كانا يلعبان دوراً كبيراً في إعفاء من يتمتع بمما من هذه الحدمة ولكن هل كانت الدولة تستخدم دواب الأهائي مقابل أجر أم ألها كانت تستخدمها كنوع من أنواع السخرة؟

يذكر "روستوفيتزف" أن الحكومة في الأوقات العادية كانت تتعاقد مع عدد عن كانوا يحترفون مهنة النقل بالبر (ονηλαται)، إما في أوقات الضرورة أي في زمن الحرب عندما كانت الظروف تستدعي نقل الجنود داخل البلاد أو خلال جولات الملك التفتيشية، وكل عام في وقت الحصاد عندما يتعين نقل الملايين من أرادب الحبوب الغذائية وغيرها من المحاصيل، ولأن وسائل النقل الخاصة بالملك لم تكن تكفي، فإن البطالمة كانوا يستغلون إلى أقصى حد حق الحكومة الخالد في تسخير كل ما كان يلزمهم من الرجال والدواب(١٢٣).

ولدينا أيضا وثيقة بردية تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م (178) وهي عبارة عن خطاب مرسل من شخص يدعي أجاثون (178) إلى شخص آخر يدعي "باترون" (176) ولم يتضح لنا من سطور الوثيقة وظيفة أي من الشخصين، ولكن من المحتمل أن "اجاثون" هو "اويكونوموس "عامل المالية" المدينة والتي حددها لنا ناشر البردية على ألها مدينة اوكسيرينخوس (179). وان أمونيوس (179) الذي تلقي منه التعليمات الحاصة، بجمع دواب النقل ربحا هو وزير المالية "الديويكيتيس" وذلك لما اضطلع به كل منهما من دور هام في عملية النقل وخاصة عامل المالية الذي اضطلع بدور رئيسي في عملية جمع دواب النقل، النقل وخاصة عامل المالية الذي اضطلع بدور رئيسي في عملية جمع دواب النقل،

كما اتضح لنا من خلال بردية سوف يأتي ذكرها فيما بعد (P.Tebt,704). أما "باترون" والذي لم يتضح لنا أيضاً من خلال سطور البردية وظيفته، فانه من خلال بردية سوف يأتي ذكرها أيضاً بعد قليل (P.Tebt,749) أن له صفة شرطية وإن كانت ليست محددة تماماً.

ولقد حمل هذا الخطاب تعليمات خاصة بجلب بعض الحيوانات لاستخدامها في أغراض النقل الحاص بالدولة، وجاء في البردية:

"من اجاثون إلى باترون بعد التحية، لقد كتب إلينا امونيوس لكي نرسل إليه في المدينة حيوانات جر من اجل عربات النقل. كما أن الملك قلق حياهم، لذلك عند استلام هذا الخطاب قم بجولة لجيرانك مع زينودوروس (Ζηνοδωρος) وارسل إلى المدينة كل ما تجده ".

ويتضح لنا من خلال هذه الوثيقة أن الحكومة لم تستخدم فقط حيوانات الأهالي في النقل، ولكن أيضا استخدمتها في جر عربات النقل المملوكة للدولة، أو ربحا كانت هذه العربات أيضا خاصة بالأهالي واستخدمتها الدولة بموجب الحدمة الإلزامية المفروضة على الأهالي من قبل الدولة، كما يتضح لنا أيضاً اهتمام الملك بشكل خاص بموضوع جمع حيوانات النقل المستخدمة في نقل غلال الدولة، لدرجة جعلته يبدو قلقاً حيالها.

وهناك أيضاً بردية مؤرخة بنفس تاريخ البردية السابقة (٢٤٣ ق.م)(١٧٦) وهي عبارة عن خطاب يبدو انه حلقة من سلسلة خطابات متبادلة بين كل من "أجاثون" و"باترون"الواردان في البردية السابقة، وجاء في هذه البردية:

"من اجاثون إلى باترون بعد التحية، عند استلام خطابي أرسل حارسا (φυλακιτης) إلى إقليم أرسينوي لكي يحصل لنا علي افضل الحمير، افعل ذلك بسرعة وأرسلهم إلينا من المدينة إلى اللقاء.."

لقد ذكرنا في البردية السابقة أن باترون ربما يحمل صفة شرطية وذلك لأن جلة "أرسل حارسا" (αποστειλον φυλακιτην) ربما توحي لنا بذلك، خاصة وأن رجال الشرطة" فيلاكيتاي" (φυλακιται) كانوا يضطلعون بدور هام فيما يتعلق بمستحقات الدولة لدي الأفراد وخاصة تلك الواجب جمعها من المزارعين (١٢٧) وبما أن دواب النقل كانت أحد تلك المستحقات، فلا يستبعد أن يكون "باترون" إما رئيساً للشرطة (αρχιφυλακιτης) أو مراقباً للشرطة (αρχιφυλακιτης)

ولدينا أيضا بردية تعود إلى نماية القرن الثالث ق.م (٢٠٨ ق.م) وهي عبارة عن خطاب شديد اللهجة أرسله "وزير المائية" إلى شخص يدعي "أرتيمون" من المرجح انه اويكونوموس في أرسينوي في تلك الفترة جاء فيها:

كما تحدثنا إحدى الوثائق $^{(174)}$ عن مناقشة بين الإبيميلييس كما تحدثنا إحدى المالي" وبين سائقي الحمير بقرية بوباستيس $^{(1)}$ $^{(1)}$ $^{(2)}$ $^{(3)}$ $^{(3)}$ $^{(3)}$ $^{(4)}$ $^{(5)}$

ولقد انتهج الرومان نمج البطالمة في فرض واجب تقديم دواب النقل كخدمة إلزامية مفروضة على الأهالي، بل أن الرومان كانوا اثقل يداً واتبعوا نظاماً اشد وطأة من البطالمة في جمع دواب النقل اللازمة لهم.

ولدينا بردية تعود إلى نهاية القرن الثاني الميلادي (١٩٧م) أي في عهد الإمبراطور الروماني سيبتميوس سيفيروس (Septimius Severus) (١٩٣٠) (٢١١م) ولقد جاء في هذه البردية (١٣٠٠).

"من آبيليوس ساتورنيلوس (Aemilius Saturnilus) إلى استراتيجوى الأقاليم السبع وارسينوي، ما عدا الواحة (Oasis) بعد التحية. ألاحظ أن شحنة الفلال قد أهملت كثيراً من قبلكم، لأن كل منكم قد تلقي أوامرنا بأخذ قمح من المغازن (θησαυροι) فتجاهلتم أوامرنا، وليس هناك عذراً اكثر من أن هناك ندرة في المغلال التي كلفتم بنقلها، في رأبي، ثم كثيراً ما أعطى تعليماتي بإحضاركم للعدد المطلوب (من دواب النقل) ولكنكم لم تعيروا تعليماتي أي اهتمام، بل قدمتم تبريرات أخرى، واشتركتم مع سائقي البغال فيما ارتكبوه من خطأ ولقد حملتهم علي احضار العدد المطلوب ولكنكم لم تجبروهم علي تقديم العدد المطلوب منهم من الثلاث بغال، ومن ثم فإفم تسلموا الأجرة المنتظمة للنقل ولكن خزانة الدولة لم تأخذ اختمة المطلوبة (الكافية) وبمذا فإن شئون الدولة قد لا تستمر بسهولة، فيما بعد لو أن هناك عدداً لا تمكوه من النسبة المطلوبة، وكذلك هؤلاء الذين نفذوا التعليمات أن هناك عدداً لا تمكوه من النسبة المطلوبة، وكذلك هؤلاء الذين نفذوا التعليمات وأنا آمركم بأن تجبر كل سائقي البغال بأن يقدموا البغال الثلاثة وان تسم كل بغل والوسم إحداث علامة تدل علي مالكها) هكذا فإن السائقين هي سرقاقم، أنا آمرك، تقديم الثلاث بغال، وأنت تستطيع أن تضبط السائقين في سرقاقم، أنا آمرك، وداعاً".

ونستخلص من هذه البردية الآيّ:

- ١ أن الدولة كانت تجبر الأهالي على تقديم ثلاث بغال للعمل في خدمتها، .
- ٢- يبدو أن تقديم البغال الفلائة كان قانوناً مفروضاً على كافة الأقاليم بلا
 استثناء .
- ٣- أن البغال الثلاثة كانت تبقي في حدمة الدولة بصفة دائمة وليس في وقت
 الضرورة فقط.

- ٤- يبدو أن قانون تقديم البغال الثلاثة قد تم التهرب منه بشكل واضح، وذلك مع تستر الإستراتيجوى علي الهاربين، ويحتمل أن الإستراتيجوى قد فرضوا علي الأهالي تقديم مقابل مادي نظير المتغاضي عن تقديم هذا الواجب، إذ لا يعقل أن يتستر الاستراتيجوي (الأجانب) عن هذا بلا مقابل.
- ان عبء هذه الخدمة الإلزامية كان جائراً بشكل واضح خلال تلك الفترة،
 عما اضطر السائقين أو ملاك الجمال حيالها إلى التهرب منها.
- ٦- أن الدولة كانت تضع علامة علي جسد هذه الدواب تمييزاً لها عن الدواب الأخرى.

ويشير "نافتالي لويس" (Naftaly Lewis) إلى أن دواب النقل الخاصة بالضياع الإمبراطورية قد تم هايتها ضد انتهاكها وتسخيرها أو طلبها للخدمة عن طريق بطاقات تميزها كانت تربط حول رقبة كل منها (١٣١) وبذلك يتضح لنا أن هناك نوعين من العلامات التي توضع لدواب النقل:

الأولى: ألوسم، أو العلامة التي يتم إحداثها على جسد الحيوان تدليلاً على أن هذا الحيوان في خدمة الدولة، وهو من الحيوانات التي يتم اغتصابها من الأهالي للعمل في السخرة لدي الدولة.

الثانية: البطاقات، وهي التي توضع حول رقبة الدواب التي تتبع الضياع الإمبراطورية وذلك تجنباً لأخذها عن طريق الحظا من قبل المكلفين بجمع حيوانات النقل الحاصة بالعمل في السخرة.

وهناك بردية أخرى تعود إلى عام ١٩٩٩م تشير إلى تعليمات (الإبستراتيجوم) (π (π (π) π (π) (

كما أن هناك بردية أخرى كتب فيها الحاكم الإقليمي بالفيوم إلى الكاتب الملكي والقائم بأعمال الاستراتيجوس في أوكسيرينخوس بأنه عليه أن يرسل البغال والحمير من أوكسيرينخوس إلى الحاكم العام في الفيوم وذلك حتى يتم نقل القمح من الموانئ، وأن الأخير لن يخلي سبيل من لديه من رجال ودواب النقل حتى تصله دفعة جديدة وقد شدد الوالي علي هذا الأمر وأرسل تعليماته إلى الحاكم الإقليمي بهذا الصدد (١٣٣).

وبذلك يتضح لنا مدي اهتمام الإدارة الرومانية بجمع أو توفير دواب النقل بشكل خاص ونقل الغلال بشكل عام، وذلك لأن مصر كما هو معروف كانت صومعة الغلال التي تطعم الشعب الروماني.

ولم يكن عبء الخدمة الإلزامية يقع فقط علي دواب النقل لاستخدامها في عمليات النقل المختلفة، وبخاصة نقل غلال الدولة، ولكن كان هذا العبء يقع أيضاً علي سائقي تلك الدواب، وربحا تدل كلمة سائقي الحمير العامة (κτηνοτροφοι) أو سائقي الجمال العامة(أو مربي المواشي العمومية) (δημοσιοι καμηλοτροφοι) الموجودة في بعض الوثائق البردية(١٢٤)علي أن الدول كانت تستخدم سائقين للعمل على الدواب الخاصة بحا.

ولقد فرضت الدولة هذه الخدمة على الأهالي كخدمة إلزامية لابد لها أن تؤدي إلى الدولة. ولدينا وثيقة بردية تعود إلى العام (٩٠٣م) تشير إلى أن عبء تقديم سائقي الجمال إلى الدولة كان مفروضاً على القرى، وأن هذه الحدمة كانت تقدم بالتناوب (ΚΟΧΤΟΟΤΟΙΧΟ۷) بين القرى، وجاء في هذه البردية :

"إلى أوريليوس ديديموس (Αυρηλιος Διδυμος) بن ديديموس، بريبوسيتوس (Πραιποσιτως) الباجوس (η παγος) الباجوس (Νομικαριος) الباجوس (νομικαριος) الإقليم، بعد التحية. نظراً للحاجة إلى

سائقي جمال، من أجل جمال قد أرسلت إلى القصر الإمبراطوري في مدينة ممفيس (Μεμφιτων) أكتب إليك للضرورة، صديقي الأعز، لكي تجعل سكان قرية تيوس (Τηεως) يوفروا سائق جمل بالتناوب.." (١٣٥)

ويتبين لنا من محلال هذه البردية أن هناك عبناً مفروض علي الأهالي فيما يتعلق بتقديم سائقي الجمال للعمل في محدمة التاج، وأن هذه الحدمة كانت مفروضة علي الأهائي "بالتناوب" (καταστοιχον) أي ألها كانت مفروضة ربما علي كل سكان قرية تيبوس الواردة في البردية، الفرد تلو الآخر.

وربما كانت هذه الخدمة الإلزامية تؤديها بعض القرى بتقديمها للجمال فقط للعمل في خدمة التاج، بينما تقدم قري أخرى سائقيها، وأخرى تقدم الجمال وسائقيها معاً، وربما كان ذلك داخل القرية الواحدة. ولقد مر بنا أن مالكاً للجمال قد قدم أحد جماله للعمل في خدمة التاج (١٣٦٠) إذاً فإن الخدمة الإلزامية المتعلقة بدواب النقل كانت تشمل تقديم الدواب وسائقيها ويبدو أن هذه الخدمة كانت كالتالي:

إن الذين كانوا علكون دواباً ولكنهم لم يكونوا يعملون عليها بأنفسهم كانوا يقدمون الدواب فقط، أما الذين كانوا علكون دواباً يعملون عليها بأنفسهم، وهم في الغالب محترفي مهنة النقل (Ονηλαται) فأهم كانوا يقدمون الدواب وسائقيها، أما الذين لا يملكون دواباً فإهم كانوا يقدمون عوضاً عن ذلك، أما كمية من الغلال إلى المخزن الملكي، أو مبلغاً من المال، نظير عدم تقديمهم للدواب للعمل في خدمة التاج، وذلك طبقاً لما ذكره كل من (ليويلين) (۱۳۷) و "روستوفيتزف" (۱۳۸) وكذلك "والاس" (۱۳۹) بأن الذين لا يملكون دواباً كانوا يقدمون تعويضاً عن ذلك إما نقداً أو عيناً.

كما أن هناك بردية تعود إلى بداية القرن الثالث الميلادي (٢٠٧م) (١٤٠) تتحدث عن ترشيح الخدمة الإلزامية في "اوكسيرينخوس" ولقد جاء فيها:

".....لقد رشحت عن طريق الخطأ من قبل هيراكلامون (Αμφοδαγραμματευς) كاتب الحي (Αμφοδαγραμματευς) الحالي (Αμφοδαγραμματευς) كاتب الحي (Αμφοδαγραμματευς) الحيلة الأولى لوظيفة سائق حار عام في المدينة المذكورة آنفا، الحدمة الأكثر إرهاقاً عَت أسم آخر، هو مبيخيس بن هرميوسيس (Σβιχις Αμιυσιος) وتاسيوتس (Τασευτος) وسجل لي من قبله ملكية تقدر بـ (١٢٠٠) دراخة، والتي لا امتلكها. من أجل ذلك، سيدي، لقد أكرهت علي تولي وظيفة سائق الحمار هذه، علي الرغم من إنني لا أملك الموارد بالمرة، وأنني لا اتبع بأي حال من الأحوال كاتب الحي الحالى، علي العكس، فإن حينا. في الوقت الحالي، يخضع للخدمة طبقاً للقرعة المسحوبة (γενομενω) للأحياء عن طريق سعادة الإبستراتيجوس جينيوس موديستوس (γαμεινιον Μοδεστους) ولقد رشحت بشكل غير قانوني ومتهور من قبل هيراكلامون، أتوسل إليك، لو أنه يبدو جيداً لحظك أن تنصفني منه، لم يتعلق ذلك بقدرتك علي العقاب لكل من يجرؤ علي أعمال غير قانونية وجاثرة، وبذلك ربما أحصل علي حقوقي، وبالتائي أكون قادراً في العام الذي ترفع فيه من علي، أن أؤدي الخدمة التي يعهد إلى، ودائماً....."

هذه البردية هي عبارة عن شكوى أو التماس مقدم من شخص كان قد رشح من قبل للخدمة الإلزامية كحارس ولقد أدى هذه الحدمة، ولكنه رشح مرة أخرى للقيام بواجب الحدمة الإلزامية ولكن هذه المرة كسائق حمار عام. والالتماس مقدم إلى والي مصر في تلك الفترة وهو سوباتيانوس أكيلا (Σ ου β ατιανου) ويتضح لنا من خلال هذه الوثيقة الآيت :—

١- أن الدولة كانت تفرض على الأهالي العمل على الدواب المملوكة لها
 كواجب خدمة إلزامية لابد من القيام به.

- ۲- أن كاتب الحي (αμφοδογραμματευς) كان يقوم ياعداد قوائم
 بالأشخاص الذين يصلحون لتأدية هذه الخدمة.
- ٣- يبدر أن الترشيح للخدمة كان يتم طبقاً لما يملكه الشخص الذي سوف يتم ترشيحه، فطبقاً لمقدار أو نوع ما يملك يحدد نوع الخدمة التي يرشح لها، وذلك لأن صاحب الالتماس يشتكي من أن ترشيحه لهذه الحدمة تم طبقاً لامتلاكه ما يقدر بـ ١٢٠٠ دراخمة، في حين أنه لا يملك ما يوازي هذا المقدار.
- ٤- أن كل كاتب حي كان يعد قائمة بالمرشحين للخدمة الإلزامية داخل حيه
 هو فقط ، ولا يجوز له أن يرشح أشخاصاً من خارج هذا الحي.
- ان هناك قرعة كان يتم إجراؤها لتحديد الحي الذي يقع عليه عبء الخدمة الإلزامية، وأن الإبستراتيجوس كان هو من يقوم ياجراء هذه القرعة.
 - ٦- أن هناك قوانين وضوابط تنظم عملية الترشيح للخدمة الإلزامية.
- ٧- يبدر أن هذه الخدمة كان يتم أدازها دون مقابل، ويبدر ذلك جلباً من خلال وصف صاحب الشكوى، بألها الخدمة الأكثر إرهاقاً.
 (πανυ βαρυτατην χρειαν)

بالإضافة إلى هذه البردية، التي تؤكد بما لا يدع مجال للشك أن الدولة كانت تلجأ إلى الخدمة الإلزامية لتوفير احتياجاتها من سائقي الحمير للعمل على الحمير المملوكة لها، يؤكد "والأس" المعني ذاته بقوله "أن الدولة في العصرين اليوناني والروماني كانت تلجأ إلى الخدمة الإلزامية لقيادة الحمير (Ονηλασια) وخاصة الحمير العامة (δημοσιοι ονοι) التي تستخدم في نقل غلال الحكومة أو أي خدمات أخرى تؤدي إلى الحكومة "(۱٤۱).

كما يشير "رومتوفيتزف" أن ملاك دواب الحمل لم يكونوا أحراراً في تخصيص كل نشاطهم لتلبية احتياجات السكان بل كان عليه تلبية احتياجات الدولة والإمبراطور أولاً(١٤٢٠).

أنـــواع النقل:

أولاً: نقل غلال الدولة:

في العصر البطلمي كانت الإدارة في الإسكندرية تعلق أهية كبيرة على عملية نقل الغلال ومُتم بأن عتم عمليات النقل في مواعيدها المحددة وذلك لاعتماد الإسكندرية على باقي الأقاليم في الحبوب سواء للاستهلاك المحلي للمدينة، أو للوفاء بتعاقدات الملك في الخارج، فقد كان الملك البطلمي من اكبر تجار الغلال في العالم الهيللينستي (۱٤۳).

وإذا كان البطالة قد اهتموا بعملية نقل الغلال، فإن الرومان كانوا أكثر اهتماماً منهم بعملية نقل الغلال، وذلك لأن الشعب الروماني بأكمله كان يعتمد في غذائه على الغلال المصرية وخاصة القمح، ولا أدل على ذلك من أن روما لم تعد تعتمد على ما تنتجه من قمح بل أنها، اعتمدت وبشكل كبير على القمح المصري، وفذا كتب "تاكيتوس" (Tacitus) المؤرخ الروماني "أن روما (إيطاليا) لم يصبها الجدب، ولكننا نفضل استغلال أفريقيا ومصر، لقد أصبحت حياة الشعب الروماني رهناً بالسفن "أناسفن" المناهدة الشعب الروماني رهناً بالسفن "أن المناهدة الشعب الروماني المناهدة المناهدة الشعب الروماني المناهدة المن

وكان النقل البري للغلال يمر بالعديد من المراحل بداية من نقله من الحقل عقب الحصاد مباشرة حتى ينقل إلى اقرب الموانئ النهرية تمهيداً لنقله عبر النيل إلى الإسكندرية وتنقسم هذه المراحل إلى:

١ – المرحلة الأولى: النقل من الحقل إلى الجرن الملكي.

٣- المرحلة الثانية: نقل المحاصيل إلى المخزن الملكي المحلى في كل قرية.

٣- المرحلة الثالثة: نقل المحاصيل إلى المخزن المركزي في كل إقليم.

المرحلة الرابعة: نقل المحاصيل إلى أماكن الشحن في القوارب ذات الحمولات الصغيرة لتوصيلها إلى اقرب ميناء على النيل (١٤٥).

(أ) المرحلة الأولى:

وتتعلق هذه المرحلة بنقل الغلال من الحقل إلى الجون الملكي وتتعلق هذه المرحلة كان المزارعون هم الذين يقومون بنقل الغلال علي دواهم الخاصة، أو علي الدواب المملوكة للدولة، مقابل خصم أجرة هذه الدواب من المحصول، ويتضح لنا ذلك من خلال إحدى برديات "تبتونيس" والتي سبق ذكرها (۱۳۸ ق.م) وهي عبارة عن خطاب مرسل من مزارعي الأراضي الملكية (أ) إلى الإستراتيجوس ولقد جاء في هذا الخطاب:—

"إلى فانياس"، أحد أفراد الحاشية (των πρωτων φιλων) والإستراتيجوس والمشرف على الدخل، من مزارعي الأراضي الملكية في أوكسيرينخوس، لأننا بذلنا قصارى جهدنا لتنفيذ أمرك، وزرعنا الأراضي الملكية، ونحن زرعنا، ولم نقترض ولو مبلغاً صغيراً من المال لكي نتجنب أي عجز، ونقلنا منتجات الأراضي إلى الجرن الملكي ووصلناه إلى المخزن الملكي..."

ويبدو من خلال هذه البردية أن مزارعي الأراضي الملكية كانوا ملزمين بزراعة وبذر الأراضي ونقل غلالها إلى الجرن الملكي فضلاً عن نقلها إلى المخزن الملكي سواء الموجود في القرية أو الإقليم. ولم يكن مزارعي الأراضي الملكية وحدهم

هم الملزمين بذلك ولكن أيضا مزارعي الأراضي الخاصة (١٤٧) حيث كانوا ملزمين بنقل الغلال أيضاً.

(ب) المرحلة الثانية:

كانت الغلال بعد أن تصل إلى الجون الملكي تفحص وتقسم بين التاج والفلاح بحيث يحصل الملك على مستحقاته من هذا المحصول، وكان الباقي بعد ذلك يطلق سراحه، ويحمل إلى بيت الفلاح (١٤٨) ذلك ما يخص الفلاح من المحصول، أما نصيب الملك فقد كان ينقل تحت الحراسة إلى المخازن الملكية المحلدة الموجودة في القرى المختلفة (١٤٩).

ولقد جاء في البردية السابقة (P. Tebt., ۷۸٦) أن مزارعي الأراضي الملكية قد نقلوا محصول الغلال من الحقل إلى الجرن الملكي ثم نقلوه بعد ذلك إلى المخزن الملكي، إذا فإن نقل الغلال في هذه المرحلة أيضا كان يتم عن طريق المزارعين وعلى نفقتهم الحاصة.

وهناك بردية تعود إلى نماية القرن الثاني ق.م تتحدث عن نقل غلال إلى إحدى صوامع الغلال المجلية، ولقد جاء فيها (١٥٠٠):-

" في كيركيوسيريس (κερκεοσιρης) والتي ليس بما موقع حراسة (την μη φρουρουμενης) ولا تقع علي النهر العظيم (την μη φρουρουμενης) ولا علي أي غر آخر صالح للملاحة، وتبعد مسافة مائة وستون (μεγαλουποταμου) عن بطلمية يورجيس (Σταδια Ευεργετου) عن بطلمية يورجيس (Μοιριν) عاصمة الإقليم، ومائة وتسع و خمسون (١٥٩) ستاداً من بحيرة موريس (Μοιριν) حيث توجد هناك نقطة حراسة بالقرب منها، إن الحبوب المجموعة نقلت إلى الصومعة الملكية بالقرية"

بالإضافة إلى صومعة الغلال الموجودة في قرية كيركيوسيريس والتي تبين من إحدى الوثائق البردية ألها تقع في قسم بوليمون بإقليم أرسينوي "الفيوم" (١٥١).

"κερκεοσιρεως της πολεμωνος μεριδος του Αρσινοιτου".

وهناك بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثاني قبل الميلاد (١٧١) ق.م) (١٥٢) ورد بما أسماء العديد من القرى التي بما صوامع للغلال منها:—

- صومعة غلال نيلوبوليس (θησαυρου Νειλουπολει) مومعة غلال نيلوبوليس
- صومعة غلال بوباسطيس (θησαυρου Βουβαστου) -
- صومعة غلال سو كنوبايونيسوس (θησουρου Σοκνοποιον Νησου) (***)
 - صومعة غلال قريتي افروديت / برينيكي .

(104)(Αφροδιτης Βερενικης πολει θησαυρον)

وجميع هذه القرى تقع في قسم هيراكليديس (Hpoklettou)ياقليم أرسينوي (١٥٧٧)

كما أن هناك بردية تعود إلى النصف الثاني من القرن الثاني ورد بها أسماء ثلاث قرى يوجد بها صوامع للغلال، وهي قرى برينيكى وأبيون وتبتونس وجميعهم يقع في قسم بوليمون بإقليم أرسينوي $(^{104})$. بالإضافة إلى بردية تعود إلى منتصف القرن الثاني ق.م $(^{171})$ جاء منها ذكر اسم صوامع غلال برينيكي وتبتونيس بالإضافة إلى قرية أخرى هي قرية ثمونيتيس $(\Theta \mu \omega \nu)$ $(^{171})$ وجميعهم بقسم بوليمون ياقليم أرسينوي.

(ج) المرحلة الثالثة:

بعد أن يتم تسليم دخل الدولة من الحبوب إلى السيتولوجوي (στολογοι) (أمناء المخازن) في صوامع الغلال الحكومية في القرى، وبعد أن يتم تجميع الدخول السنوية في صوامع الغلال المحلية، تنقل إلى صوامع الغلال المركزية في الأقاليم تمهيداً لنقلها إلى الموانئ النهرية (١٦٢).

ولقد كانت محتویات و دخول محازن العلال سواء المحلیة أو المركزیة والتی كانت منتشرة فی جمیع أرجاء البلاد – مراقبة بعنایة ومسجلة ومنقولة إلی السلطات العلیا فی أوقات قصیرة عن طریق موظفی السلطة (۱۲۳) فلقد كان الشكل الأساسی للحكم فی مصر و خاصة فی العصر الرومایی بأن یقدم السیتولوجوی تقریراً یحوی ذلك إلی رؤسائهم المباشرین عن حجم دخوهم كل عقد (أي كل عشر سنوات) أو كل أسبوع، أو كل شهر، أو كل أربعة أشهر، أو كل عام، فكانت تلك الحسابات كل أسبوع، أو كل شهر، أو كل أربعة أشهر، أو كل عام، فكانت تلك الحسابات إما شاملة (μηνιαιος) أو شهریة (μηνιαιος) أو جملة ($(271)^{(171)}$).

ويبدو أن الغرض من هذا الإجراء هو إبقاء الحكومة المركزية على دراية جيدة وبشكل مستمر بدخول الصوامع فضلاً عن أن حالة الميزانية لابد أن يتم تنظيمها طبقاً لعائدات دخول الصوامع عيناً، كما أن الوالي يجب أن يكون على علم بأدق التفاصيل بالنسبة لكميات الحبوب(١٦٥).

ومن أهم الأسباب التي دعت إلى نقل الغلال من الصوامع المحلية إلى الصوامع المحلية إلى الصوامع المحلية هو أن بعض الصوامع المحلية كانت موجودة في قرى تقع بعيداً عن النيل مثل القرى التي تقع في الفيوم (١٦٦٠).

(د) المرحلة الرابعة:

عندما يقوم الفلاح بتسليم ضرائب القمح للصومعة العام لم يكن معني ذلك انتهاء التزاماته، فقد كان عليه بعد ذلك أن يساعد في نقل القمح من الصومعة إلى اقرب ميناء غري لكي تحملها المراكب إلى الإسكندرية (١٩٧٠).

وفي العصر البطلمي كان نقل الغلال إلى الإسكندرية بمدف الاستهلاك المحلي للمدينة فضلاً عن الوفاء بتعاقدات الملك البطلمي في الخارج، فقد كان الملك من أكبر تجار الغلال في العصر الهيللينستي (١٦٨).

أما في العصر الروماني فقد كان نقل الغلال إلى الإسكندرية ما هو إلا مرحلة انتقالية تمهيداً لنقلها إلى روما، فلقد ذكرنا من قبل أن روما كانت تعتمد بشكل أساسي على القمح المصري الإطعام الشعب الروماني (١٦٩١٠).

ولدينا العديد من الوثائق التي تتحدث عن نقل الغلال إلى الموانئ النهرية، سواء وثائق العصر البطلمي أو وثائق العصر الروماني، ومنها بردية (١٧٠) تعود إلى تماية القرن الثالث ق.م وهي عبارة عن تعليمات موجهة من وزير المالية إلى الاويكونوموس بشأن نقل الغلال حيث جاء فيها ما يلي: –

"عليك أن تراعي بأن الغلال في المديرية ماعدا تلك التي تستهدف في المديرية من اجل البذور وأيضا تلك التي لا يمكن نقلها عبر النهر. ويجب أن يتم شحنها وسوف يكون من السهل شحن الغلال علي السفن التي تأيي أولاً وعليك أن تكرس نفسك لهذا الأمر بشكل عاجل وينبغي أن قمتم بأن تري أن كمية الغلال المقررة للإسكندرية، والتي سبق أن كتبت لك بما قائمة، قد تم شحنها إلى الإسكندرية بالتفصيل..."

وهناك أيضا بردية وقد سبق ذكرِها تعود إلى نماية القرن الثالث (٢٠٨ ق.م) وهي عبارة عن خطاب شديد اللهجة أرسله وزير المالية إلى شخص يدعى

أرتيمون من المرجح انه اويكونوموس في إقليم أرسينوي في تلك الفترة. ولقد جاء في إحدى فقرامًا:

".... وانقل أيضا إلى الموانئ كل الحبوب الموجودة في المحازن واشحنها في السفن..... "(١٧١)

وهناك أيضا بردية تعود إلى منتصف القرن الثاني ق.م (١٧٣) تحدثنا عن نقل غلال من أراضي المزارعين ومن صوامع الغلال بقري من قسم "بوليمون" ياقليم أرسينوي إلى الميناء الرئيسي عن طريق الحمير، حيث كان سائقو الحمير ينقلون المحاصيل من أراضي المزارعين ومن المخازن الملكية من القرى في قسم بوليمون ونذكر علي وجه التحديد قرية تبتونيس علي أساس وجود محزن للحبوب بحا وإزاء مرور إحدى الترع الرئيسية بحذه القرية من المحتمل انه كان إلا أحد المخازن الملكية الرئيسية لتحميل الزوارق بالغلال لتسير في هذه الترع (قناة صحراء بوليمون) حتى الميناء الرئيسي على النيل حيث كان يتم شحن السفن الكبيرة إلى الإسكندرية (١٧٣).

وهناك بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثاني ق.م (۱۷۴) تحدثنا عن نقل كميات من الغلال من صوامع غلال قري يقع اغلبها،إن لم يكن جميعها في قسم هيراكليديس بإقليم أرسينوي إلى ميناء بطوليمايوس هورموس (Ττολεμαιδος) تهيداً لنقلها إلى الإسكندرية.

لقد أوردنا فيما سبق الوثائق الخاصة بالعصر البطلمي، فماذا عن وثائق العصر الروماني؟

من أهم الوثائق التي ترجع إلى العصر الروماني والتي تتعلق بمسألة نقل الغلال وخاصة خلال الدولة، هي وثائق كولومبيا (Columbia) وهي وثائق علي جانب كبير من الأهمية، وذلك لأنما تعطينا صورة واضحة، إلى حد ما، عن عمليات النقل المختلفة، وخاصة نقل غلال الدولة من قري مختلفة إلى الموانئ النهرية، تمهيداً

لنقلها إلى الإسكندرية، فضلاً عن ألها تعطينا قوائم بأسماء عدد من سائقي الدواب، سواء سائقو الحمير العامة (δημοσιοι ονοι) أو الحمير الخاصة (δημοσιοι κτηνοτροφοι) أو الحمير الخاصة (δημοσιοι καμηλοτροφοι) أو الجمال الخاصة (δημοσιοι καμηλοτροφοι) أو غيرها من دواب النقل.

وترجع وثائق كولومبيا هذه إلى السنوات الأخيرة من حكم الإمبراطور هادريان (Hadrianus) (170 – 170م) والجزء الأول من حكم انطونينوس يوس (Antoninus Pius) (170 – 170م)، ذلك لأنه حينما أعدت القوائم الحاصة بعمليات النقل والتي شملتها هذه الوثائق فإن القسمين بوليمون (Θ εμιστου) وثيميستيس (Θ εμιστου) كانتا تحت إدارة بوحدة (طبقاً لما جاء لدي – Φ (Victor Martin, Archiv ,VI 144. حيث وضع نظام الإدارة الموحدة هذا في حيز التنفيذ بين Φ (Φ 170 م Φ 180 م Φ 180 كولومبيا، عبارة عن قائمة تعطي بشكل مفصل، سائقي الحمير بالاسم، وعدد الحمير مزودة باسم سائقيها، الاسم الذي كان يدعي به حين تم نقل غلال الدولة حوالي اليوم العاشر والحادي عشر من الشهر الذي لم يذكر اسمه (Φ).

وهذه قائمة بالقرى الواردة بالبردية والقسم التابعة له، والخاصة باليوم العاشر، والذي شمله كل من العمودين الأول الثاني (cols., 1,2):

أولاً: العمود الأول (col., 1)

اسم القسم باليونانية	القسم التابعة لد	امم القرية باليونانية	اسم القرية بالعربية	رقم السطر
	*****	*********	•••••	Y
Θεημιστου	ليبيسيس	Θεαδελφεια	ٹیادلقیا	٩
_	-	Ανδρομαχιδος	أنشروماخيس	17
-	-	Θεοξενιδος	ڻيو گسينيس	10
Πολεμωνος	بوليمون	Ιβιωνος	إبيون من أرجوس	Yo
		Αργαιου		

ثانيا: العمود الثاني (col., 2)

اسم القسم باليونانية	القسم التابع له	امسم الفرية باليونانية	اسم القرية بالعربية	رقع السطر	
Πολεμωνος	يوليمون	Ηρακ	هواك(١)	1	
Θεημιστου	فيعيستيس	Φεντυμεως	فيتيميوس	٨	
Πολεμωνος	يوليمون	Δικαιου	ديكابو	11	
Θεημιστου	ليميستيس	Απολλωνιάδος	أبوللونياس	14	
Πολεμωνος?	من الحتمل أنما بوليمون؟	Ιερας	هیوا	**	
Πολεμωνος	يوليمون	Ταλει	تائي	10	
Θεημιστου	ثيميسيس	Αρσινοης	أرمينوي	Y.A.	

قائمة بالقرى الواردة بالبردية والقسم التابعة له والخاصة باليوم الحادي عشر، والذي شمله كل من العمودين الثالث والرابع (cols., 3,4).

أولاً: العمود الثالث (col., 3).

اسم القسم باليونانية	القسم التابعة له	امسم القرية باليونانية	اسم القرية بالعربية	رقم السطر
Θεημιστου	ليميسيس	Αρχελαιδος	أرخيليس	۲
_	-	Πολυδευκιας	يولينيو كيا	1
-	-	Ηρακλειας	هراكليا	4
_	-	Σεντρεμπαει	ستترغباي	10
Πολεμωνος	يوليمون	Ναρμουθεως	تارموليس	19
-	-	Βουσιρεως	يوميويس	44

ثانياً العمود الرابع (col., 4)

اسم القسم باليونانية	القسم التابعة له	امسم الفرية باليونانية	اسم القرية بالعربية	وقم السطر
Θεημιστου	ثيميستيس	Αυτοδικης	أوتوديك	1

قائمة بأسماء سائقي الحمير العامة والخاصة وعدد الحمير الواردة بالبردية

أولاً العمود رقم (١) (col,1) القرية المفقودة

ىخاصة	عامة	عدد	2 000 80	أسم السالق	رقم
ιδιωτικοι	δημοσιοι	الحمير	بانواب	بالعربية	السطر

		ovoi			
×	. √	ŧ	Σαραπιων Αμμ	سراييو ڻ آم ن	٣
.√	×	٧	Ηρακλης Φιλοξα	هیراکلیس فیلوکس	•
√	×	Ψ,	Ηρωνος	هورونوس	4
√	×	•	Διδας	دیداس (<u>)</u> (ث	٧

ونلاحظ من خلال هذا الجدول أن عدد الحمير التي استخدمت في نقل الغلال من القرية التي فقد اسمها هو تسعة من الحمير أربعة من الحمير عامة وخسة من الحمير الخاصة، وان مجموع ما تم نقله عن طريق تلك الحمير سواء العامة منها أو الحاصة هو سبع وعشرون أردباً من القمع (πυρου).

(٢) قرية ثيادلفيا (Θεαδελφειας)

ιδιωτικοι	δημοσιοι	عدد الحمو OVOL	باليونانية	اسم السائق بالعربية	، وقع السطو
×	✓	٣	Ερμας	هیرماس بن هیرماس	1.

نلاحظ أن هذا السائق استخدم في عملية نقل الغلال ثلاثة حمير مملوكة للدولة، أي أنه من المحتمل أن قرية ثيادلفيا كانت قد أمدت الدولة بالسائقين فقط للعمل في خدمة التاج والخاص بعملية النقل، ولقد نقل هيرماس علي هذه الحمير الثلاثة المملوكة للدولة تسعة أرادب من القمح وذلك طبقاً لما جاء في البردية:

"γινονται κωμης δημοσιοι ονοι γ πυρου αρταβαι θ

وإذا ما طابقنا عدد الحمير الذي بلغ ثلاثة جمير مع عدد الأرادب، نجد أن حمولة كل حمار منهم بلغت ثلاثة أرادب، وهذا ما يتطابق مع ما جاء في بردية "تبتونيس" سابقة الذكر (۱۸۰۰) والتي يتضح لنا من خلافا أن حمولة الحمار بلغت ثلاثة أرادب وذلك لأنه

جاء كِمَا أَنْ عَدَد (٤٢) حَمَاراً قَد نَقَلُوا مَا يَقُوبِ مَنَ (١٢٦) أَرْدِباً مِنَ الغَلَالَ، كَمَا تُوضِع الفَقَرة التَّالِية ذَلَك:

"των εκ βερενικίδος ονοί μβ αρταβαί ρκς "

$(\Theta εο ξενιδος)$ قرية ٿيو کسينيس ((*)

ιδιωτικοι	δημοσ τοι	عدد الحمير 0V01	بالونائية	اسم السائق - بالعربية	رقم السطر
×	√	١	Ηρακληs Ηροωνος	هیراکلیس هوروتوس	13
×	√	1	Μαρων Μελ ανα	مارون ميلانا	14
×	√	1	Ηρωνδας Ω ρου	هوروداس حورس	14
√	×	ŧ	Διοσκορος Ηρωνος	ديوسقوروس طورونوس	۲.
√	×	٧	Πρωτας Λογγινου	بروتاس أوغيناس	*1
√	×	4	Ηρων (-)	عورون (-)	**
√	x	۳	Σαμβας Εκυσεως	ساعیاس ایکومیوس	**

يتبين لنا من خلال هذا الجدول أن قرية ثيوكسينيس التابعة لقسم ثيميستيس بإقليم أرسينوي ألها كانت قد أمدت الدولة بكل من الحمير العامة والحمير الحاصة والتي بلغ عددها مجتمعين أربعة عشر حماراً.

ولقد نقلت تلك الحمير الأربعة عشر النين وأربعين أردباً من القمح، بواقع ثلاثة أرادب لكل حمار وذلك ما نتبينه من إحدى فقرات البردية (۱۸۱).

(٤) قرية إبيون (Ιβιωνος)

ιδιωτι κοι	δημοσι οι	عدد الحير OVOL	باليونانية	اسم السائق بالعربية	رقم السطر
×	√	11	Παπιωτος Απυγχεως	بايبوتوس أبو خيوس	**

تبين لنا من خلال هذا الجدول أن قرية إبيون أرجابو التابعة لقسم بوليمون باقليم ارسينوي قد أمدت الدولة بالحمير العامة فقط لم تمدها بالحمير الخاصة: – ثانياً: العمود رقم (٢) (٥٤٠,٢)

(١) قرية فينتيميس (Φεντυμεως)

خاصة 1διωτικοι	δημοσιοι δημοσιοι	عدد الحمير OVOL	امم السائق باليونانية	اسم صائق الحمار	رقم السطر
√	×	٣	Ηρων Ηρωνος	هرون بن هرونوس	٩
√	× .	۲	Πρωτιων Ητ	بروتيونهـــ	1+
✓	×	۲	Ισιδωρος Χαιρηωνος	ایزیلوروس بن خبریمونوس	11

يتضح لنا من خلال هذا الجدول أن قرية فينتيميس التابعة لقسم ثيميستس ياقليم أرسينوي ألمّا قد أمدت الدولة بالحمير الخاصة فقط، والتي بلغ عدد سبعة حمير، وتلك الحمير السبعة قد نقلت واحدا وعشرين أردباً من القمح، بواقع ثلاثة أرادب أيضا لكل حمار (γ νονται κωμης ονοι ξ πυρου αρτκα)

لقد قدم لنا كل من "ويسترمان " (Westermann) "وكيـز" (Keyes) تحلـيلاً للبرديـة السـابقة (P. Columbia I Recto5) سـوف نجملـه في النقـاط التالية (۱۸۳):

- (أ) أن البردية تقدم لنا:
- (١) أسماء سائقي الحمير.
- (٢) عدد الحمير المستخدمة.
- (٣) الحمولة الثابتة لشحنة ثلاثة أرادب لكل حمار.
- (٤) إعطاء ملخص في نماية كل يوم للمجموع الكلي للحمير والمجموع الكلى لكمية الغلال المسلمة في ذلك اليوم.
- (ب) أن هناك قرى أمدت الدولة بكل من الحمير العامة والحمير الخاصة مثل قرية ثيوكسينيس أو أخري أمدت الدولة بالحمير العامة فقط مثل قرية إبيون، أو حمير خاصة فقط كما في قرية فينتيميس.
- (ج) أن الحمير العامة المستخدمة في كل من اليومين العاشر والحادي عشر بلغ سبعة وثمانين هاراً، أما عدد الحمير الحاصة في نفس اليومين بلغ واحد وستون هاراً، وبلغ عدد سائقي الجمير العامة ٢٨ سائقا. وفي المقابل فإن عدد سائقي الحمير الحاصة بلغ ٢٣ سائقا.
- (د) أن امتياز النقل كان يوزع بشكل عادل ومتساوي بين أعضاء نقابة حيوانات النقل الخاصة.
- (هـ) أن قرية أوتوديك التابعة لقسم ثيميستيس قد أمدت الدولة بـ(٢٩) حـاراً، وهو عدد ضخم جداً بالمقارنة بعدد الحمير الذي أمدت به القـرى الأخـرى، صحيح أن هناك صومعة غلال عامة في قرية أوتوديك، ولكن ذلك في الواقع لا

يخدم ولا يفسر عدد الحمير الضخم الذي أتى من تلك القرية وذلك لأن كل من قريقي هيراكليا وثيادلفيا أيضا بمما صوامع غلال، ومع ذلك فإنهما أمدوا الدولة فقط بخمسة وثلاثة حمير على التوالي.

ومن برديات كولومبيا(4) (recto المي تعود إلى منتصف القرن الثاني (100 م) وهي عبارة عن إيصالات تقدم لنا بعض المعلومات عن مسلسلة الأنشطة المرتبطة بنقل غلال الدولة خلال موسم الحصاد، والذي وجد في مصر خلال شهري برمودة وبشنس والتي تتطابق تقريبا مع اشهر إبريل ومايو، حيث كان يقوم جامعو دخول الحبوب وهم "الباراكتوروس سيتيكون" (σιτικον Καρακτορος) بجمع الحبوب ثم يسلمونما إلى السيتولوجوي في صوامع غلال الدول في القرى، وذلك بعد أن يتم نقلها من الحقل إلى الجرن الملكي، ثم تنقل مسن صسوامع الغلال الخلية بالقرى إلى صوامع الغلال المركزية بالإقليم (١٨٤).

وسوف نكتفي من هذه الإيصالات بالإيصالات الخاصة بنقل الغــــلال مـــن صومعة الغلال المركزية إلى الميناء عن طريق الجمال، وذلك علي أساس أننا قد ســـــق وتحدثنا في البردية السابقة الذكر عن نقل الغلال عن طريق الحمير.

وهذا الإيصال يحدثنا عن نقسل سنائق جسل حساص (ιδιωτικος وهذا الإيصال يحدثنا عن نقسل سنائق جسل حساص (καιμηλος) قام بنقل كمية من الغلال من صومعة غلال قسم بوليمسون بساقليم أرسينوي إلى الميناء (۱۸۰۰) وجاء فيه:

"إلى ديـــوس (Δειωι) وســـابينوس (Σαβεινω) وشـــر كائهما (μετοχοις) مصرفى الدولة، أنــا مــرابيون (Σαραπιων) بــن مــارون (Μαρωνος) مائق جمل من قرية ديونيسياس (Διονυσιας) قد تسلمت منك المال الذي فوضت بدفعه لي من قبل بطلميوس السكرتير الملكي لقســم بوليمــون، والذي يمثل أيضاً سلطات الإستراتيجوس في قسمي ثيميستيس وبوليمــون، حيــث

تقدمت بطلب للحصول علي تفويض من اجل دفع تكلفة النقل للقمح الذي نقلته من صوامع غلال مقاطعة بولميون إلى أحواض السفن....."

ويتبين لنا من خلال هذا الإيصال أن سيرابيون سائق الجمل الخاص قد تقدم بطلب للحصول علي مستحقاته عن نقل كمية من القمح من صومعة الغلال في قسم بوليمون إلى الميناء بنفسه بدون وسيط بينة وبين الحكومة أو وكيل ينوب عنه، كمسا جاء في العديد من إيصالات كولومبيا الأخرى، حيث نجد أن هناك من ينسوب عن السائقين في استلام مستحقاقم لدي الحكومة نظير ما نقلوه من غلال لصالح الدولة (١٨١٠) كما أنه لم يظهر لنا من خلال سطور هذا الإيصال إذا ما كان سائق الجمل هذا يعمل لحسابه هو الخاص في نقل غلال الدولة، أم أنه تابع لإحدى نقابات مائقي الدواب، وإن كان يحتمل أن هذا السائق يعمل لصالحه الخاص وليس تابعاً لنقابة مبائقي الدواب، وإلا كنا وجدنا من ينوب عنه من خلال النقابة مثل مسكرتير النقابة مثلاً، في التعامل مع الحكومة.

ويحدثنا إيصال آخر من إيصالات كولومبيا (١٨٧) عن قيام سائقو جمال عامة علم كلوكة للدولة من قرية تسمي ديونيسياس (Διονυσιαδος) بنقل كمية مسن الغلال من صومعة غلال قسم بوليمون إلى الميناء، وجاء فيه:

"إلى سابينوس وديوس وشركاتهما، مصرفي الدولة، نحن السذين مسجلت اسمائهم بأسفل، سائقو الجمال العامة (δημοσιοι καμηλοτροφοι) المسئلين من خلال هوريون (Ωριωος)، المثلنا المعين، قد تسلمنا منك المال الذي فوضت بدفعه لنا من قبل بطلميوس السكرتير الملكي لقسم بوليمون، المشل سلطات الإستراتيجوس في قسمي بوليمون وثيميستيس بتكلفة نقل القمح، العمل السذي تم إنجازه تحت إدارة بطلميوس، لمحصول قسم بوليمون للعام السابع عشر....."

ونلاحظ في إيصالات كولومبيا السابقة أن الإيصال قد اشتمل على(١٨٨٠):

- ١- مرسل إلى (مصرفي الدولة).
- ٢- مستلمو الدفعة، بالاسم أو "هؤلاء الذين تم ذكر أسمائهم بأسفل".
 - ۳- من قرية
 - ٤- ٩٤ مثلون من قبل (إذا وجد).
 - ه- دفعة بناء على طلب السكرتير الملكي.
 - ٦- نوع الخدمة (نقل حبوب).
 - ٧- اتجاه النقل (من صوامع غلال المولة إلى الموانئ).
 - ٨- قيمة المبلغ المستحق لخدمة النقل.
 - ٩- الكمية الكلية المدفوعة من قبل المصرف.
 - ١- قائمة بالمستلمين.
 - 11- تاريخ الإيصال.

وهناك بردية تعود إلى القرن الثاني أوالثالث الميلادي (١٨٩٠) وهي عبارة عسن طلب مسن مسدير مسالي (κρατιστου επιτροπου) نيسابوليس (Κρατιστου επιτροπου) الترشيح بعض الأشخاص للقيام بواجب الخدمة الإلزامية الخاصة بنقسل الغلال من صومعة الغلال العامة إلى الميناء وذلك تمهيداً لنقلها إلى الإسكندرية، ولقد جاء فيها: –

"......من عظمة مدير مالي نيابوليس، بمساعدة كل هؤلاء المسئولين عن النقل، وأي شخص آخر يقع علي عاتقه هذا الواجب، من صوامع الغــــلال العامـــة للقرى التابعة لنفس التوبارخية (Τοπαρχιος) إلى الميناء على النيل......."

تبين لنا من خلال هذه البردية أن النقل في هذه المرحلة كان خدمة إلزامية.

ويبقي لنا أن نذكر أن أعضاء نقابة القائمين على النقل البري لغلال الدولة سواء كانوا من سائقي الحمير العامة أو الجمال العامة ، وكذلك حيواناتهم، الحمسير

العامة أو الجمال قد تعهد كل منهم بالاحتفاظ بثلاثه حمير Τριονιας العامة أو الجمال قد تعهد كل منهم بالاحتفاظ بثلاث الدولة (۱۹۰).

في حالة أن حيوانات النقل المستخدمة في نقل غلال الدولة، قد أتم إحضارها من أقاليم خارجية، أي من أقاليم غير الأقاليم التي يتم بما عملية النقل، فسإن تلسك الحيوانات تعمل عدة أيام اكثر من تلك الحيوانات التي تأيّ من نفس الإقليم السدي تتم فيه عملية النقل وذلك، كتعويض لتلك الحيوانات القادمة من أقاليم خارجية عن النفقة والوقت المستهلكان في عمل المرحلة الطويلة من مكان إقامتهم المدائم (191).

ونجد ذلك في وثيقة بردية تعود إلى العام (٢١٠) (١٩٢ حيث نجد أن الحمير المستخدمة في نقل الغلال من قريتين من قري إقليم أرسنيوي، وهما قريسة لاجسيس (Λαγεις) وقرية تريكوميا (Τρικωμιας) قسد تم إحضسارهم مسن إقلسيم كينوبوليتس (Κυνοπολιτου)، ولقد تكرر استخدام نفس المجموعسات مسن مائقي هذه الحمير ،على أيام متعاقبة.

في حين انه في بردية كولومبيا (۱۹۳) والتي استخدم فيها دواب نقل من نفس الإقليم الذي يوجد به أعمال نقل، ليس هناك حالة واحدة استخدم فيها مسائقي دواب أية قرية مرة أخري في اليوم التالي.

ثانياً: النقل البري للبريد الحكومي:

لقد اهتم البطالمة بتنظيم البريد، ولقد كان نقل البريد مقصوراً بوجه عام على نقل الرسائل الرسمية بين رجال السلطتين المركزية والمحلية، ولما كان الملك مسن أكبر أصحاب الأراضي ، والصانع الأول والتاجر الأول وصاحب المصارف المالية، وكانت الحكومة تشرف على مختلف وجوه النشاط الاقتصادي، فلابد مسن انه إلى جانب الرسائل الخاصة بشئون الإدارة كان البريد يحمل قدراً كبيراً من الرسائل التي

تتناول شق شئون المال والاقتصاد (١٩٤٠) وقد أخذ البريد البطلمي عن الفرس ونقل إلى الرومان اسم "أنجاريا" (Αγγαρεια) إذ انه توخيا للسرعة كان يستخدم رسل الرومان اسم "أنجاريا" (Αγγαρεια) إذ انه توخيا للسرعة كان يستخدم رسل (αγγαροι) يركبون خيلاً لنقل الرسائل بين مكاتب للبريد، التي يعتقد ألها كانست تنتظم في سلسلتين متماثلتين غتدان متوازيين علي جانبي النيل لنقل الرسائل بسين الإسكندرية وأسوان (١٩٥٠) ومن المرجح انه كانت توجد مكاتب للبريد في مختلف عواصم المديريات للربط بين هذه العواصم بعضها بسعض وكذلك بينها وبسين الإسكندرية، وكان الحظ بين الإسكندرية وأسوان يعتبر الشريان الرئيسي في خدمسة البريد، فكان ينبض بحركة دائبة، وتخرج منه عند نقط معينة فروع لحدمسة بريسد المناطق البعيدة عنه، كلما اقتضت الحاجة (١٩٦١).

ولقد سجل ظهر هذه البردية مواعيد الوصول إلى، والمغادرة من بعض المخطات، للخطابات والوثائق الأخرى والتي أرسلت إلى أو من الملك أو موظف ذو مكانة عالية، وتعطينا هذه البردية لمحة علي درجة كبيرة من الأهمية عن الإدارة إلى طبيعية خدمات الدولة البريدية، ولقد جاء في هذه البردية (١٩٨٠).

"......وصلت إلى الإسكندرية ستة رسائل (رسمية) (κυλιστος) منهم رسالة (رسمية) الملك بطلميوس، ورسالة لأبوللونيوس السديويكيتيس (διοικητης)، وخطابين (επιστολαι) تم استلامهم بالإضافة إلى رسالة مسن أجل أنطيو خوس الكريتي (Αντιοχωι Κρητι)، ورسالة من اجل مينودوروس (Χελ...ω)، رسالة داخل رسالة أخرى من اجل خيل..... (Χελ...ω)، رسالة داخل رسالة أخرى من اجل خيل..... (Νικοδημωι)، اليوم وإسكندر (Νικοδημωι) سلمهم إلى نيكوديموس (Νικοδημωι)، اليوم السابع عشر، ساعة الصباح، فوينيكس الأصفر (Φοινιξ)) بين هيراكليتوس

(Ηρακλειτου) مقدوئ من أرباب المائة أرورة، أعطى أميون رسسالة والأجسر (αξινον)، وأميون سلم الرسالة إلى ثيوخريستوس (Θευχρηστος)، اليسوم الثامن عشر، الساعة الأولى من، ثيو خريستوس أعطى دانياس (Δινιας) ثلاثسة رسائل من مصر العليا، ومنها رسالتين كانتا للملك بطلميوس، وواحدة لأبوللونيوس الديويكتيس، وأعطاهم دانياس إلى هيبوليسوس ($1\pi\pi \circ \lambda \cup \sigma \circ \sigma$) اليسوم الشامن عشر، الساعة السادسة، فوينيكس الأكبر بن هير اكليتوس مقدوي من أرباب المائسة أرورة في مديرية هيراكيوبوليس أحد رجال الفرقة الأولى بقيادةسلم رسسالة إلى فانياس (Φανιας)، وسلمها أميون إلى تيموكراتيس (Τιμοκρατης) اليسوم التاسع عشر، الساعة الحادية عشر، سلم نيكوديمنوس مسن مصسر السسفلي إلى اسكندر (٠) رسالة، من الملك بطلميوس لأنطيوخوس في إقليم هيراكليوبوليس، رسالة لديميتريوس (Δημητριωι) الموظف المسئول عن الإمدادات إلى إلفانتين في طيبة، رسالة إلى هيبوتيليس (Ιπποτελης) وكيل أعمال أنطيو حسوس تخسص اندرونيكوس (Ανδρονικου) في أبوللينوبوليس العظمى، رسالة مسن الملك بطلميوس إلى ثيو جينيس (Θευγενης) حامسل المسال (χρηματαγωγωι)، رسالة إلى هيراكليودوروس (Ηρακλεοδωρωι) في طيبة، رسالة إلى زويلوس (Ζωιλωι) صاحب مصرف إقليم هيرموبوليس (Ερμοπολιτου)، رسالة إلى ديونيسيوس (Διονυσιως) أويكونوموس بإقليم أرسينوي، رسالة، اليسوم العشرون الساعة.....، سلم ليكوكليس (Λυκοκλης) إلى أمينسون تسلات رسائل منها رسالة كانت للملك من البطلمي، من اليفانتين بلد اسفل طيبة، رسالة لأبو للونيوس الديويكتيس، رسالة هيرميبوس (Ερμιππως) أحد أعضاء طائفة الحرفيين وسلمهم أمينسون إلى هيبوليسسوس (ا $I\pi\pi ολυσωι)، اليسوم الحسادي$ والعشرون الساعة السادسة، مُبِلم خطابين من جنوب السبلاد إلى فانيساس وحورس (Ωρος) سلمهم إلى ديونيسويس (Διονυσιως)، اليسوم الثساني

١- انه كان لكل مكتب بريد رئيس للإشراف على العمل (١٩٩) ويفترض برايسيج (Preisigke) أن فانياس هو مدير المحطة الفني وهو أيضا الله يحتفظ بالسجل اليومي للرسائل (٢٠٠) كما أن هناك موظفون لتسليم وتسلم الرسائل، ورسل لنقل الرسائل علي ظهور الحيل إلى مكتب البريد التالي (٢٠١).

ويتبين لنا من هذه البردية الآتى:-

- ٧- انه كان لكل رسول من الرسل منطقة معينة يقطعها ذهاباً وإيابا بسين مكتب والمكتب التالي (٢٠٠٠) إذ نري من خلال الوثيقة البردية أن هناك رسل كانت تنقل الرسائل إلى هيراكليوبوليس (٢٠٠٠) و آخرون الابوللينوبوليس (٢٠٠٠) وغيرهم لطيبة (٣٠٠٠) وكذلك هيرموبوليس (٢٠٠٠) وأيضاً إقليم أرسينوي (٢٠٠٠).
- ٣- كان هناك رسل في الحيبة (ألم بعضهم يختص بالرسائل المتجهة شمالاً صوب الإسكندرية أو القادمة منها، والبعض الآخر يختص بنقل الرسائل الذاهبة جنوباً أو القادمة منه (٢٠٨). ويفترض "برايسيج" انه كانت لكل محطة رسول مسئول عن استلام وتسلم الرسائل، وأن كل محطة كانت بما اكثر مسن رسول، وان تسلم الرسائل كان يتم ليلاً أيضا (٢٠٩).

ومن خلال البردية نلاحظ أن الرسول نيكوديموس قد تسلم في اليوم السادس عشر (٢١٠) رسائل مرسلة إلى الملك البطلمي ووزير ماليته وكذلك خطابين ورسالة إلى انطيوخوس الكريتي والذي ربحا كان موظفاً كبيراً في الإدارة البطلمية في الإسكندرية ، وهذه الرسائل والتي بلغ عددها ست رسائل متجهة إلى الإسكندرية.

كما نلاحظ أيضا انه في اليوم التاسع عشر الساعة الحادية عشر (٢١١) قد تسلم نيكو ديموس نفسه رسائل قادمة من الإسكندرية، مرسلة إلى عدد من المدن منها هيرا كليوبوليس واليفانتين وأبو للينوبوليس وطيبة وهيرموبوليس وكدلك ارسينوي.

وفي اليوم الثاني والعشرين الساعة الأولى تسلم أيضاً نيكوديموس رسائل متجهة إلى الإسكندرية قادمة من طيبة ومرسلة إلى وزير ماليته وكذلك انطيوخــوس الكريتي. ثما يوضح لنا أن هذا الرسول كان يختص بالرسائل القادمــة مــن الإسكندرية والمتجهة إليها(٢١٢). كما نلاحظ أنه في اليوم الشاهن عشــر، في الساعة الأولى تسلم الرسول هيبوليسوس رســائل متجهــة إلى الشــمال في الإسكندرية (٢١٣).

وفي اليوم العشرين تسلم نفس الرسول رسائل مرسلة إلى الإسكندرية (٢١٤) وفي اليوم الثاني والعشرين، السعة الثانية عشر تسلم هيبوليسوس (٢١٥) رمسائل قادمة من الجنوب ومرسلة إلى الشمال "إلى الإسكندرية " مما يوضح لنا أن هذا الرسول أيضاً يختص بالرسائل المتجهة إلى الإسكندرية.

وبذلك يتبين لنا أن كل من الرسولين نيكوديموس وهيبوليسوس كانا يختصان بالرسائل القادمة من الجنوب والمتجهة إلى الإسكندرية

كما نلاحظ انه في اليوم الثامن عشر، الساعة الأولى قد مسلم الرسول ثيو خرستسوس إلى دينيساس رسائل قادمة مسن الجنوب ومتجهة إلى الإسكندرية (٢١٦) مما يوضح لنا أن هذا الرسول كان يختص بالرسائل القادمة من الجنوب، وفي اليوم العشرين سلم الرسول ليكوكليس رسائل قادمة من الجنوب من المفانتين ممرسلة إلى الملك البطلمي ووزير ماليته في الإسكندرية، مما يوضح لنا أيضاً أن هذا الرسول كان يختص بالرسائل القادمة من الجنوب ومتجهة إلى الإسكندرية (٢١٧).

كما انه في اليوم الثاني والعشرون الساعة الثانية عشر، سلم الرسول ليسون إلى أمينون رسائل قادمة من جنوب البلاد ومرسلة إلى الملك البطلمي (٢١٨).

وتبين لنا أن الرسل ثيو خرستوس وليكوكليس وليون كسانوا يختصدون بالرسسائل القادمة من الجنوب وربما المرسلة إليه.

٤- أن رئيس مكتب البريد كان يسجل يوماً بيوم ، بل ساعة بساعة ، الرسائل التي وصلت إليه وأسماء المرسل منهم والمرسل إليهم ومناصبهم وأسماء الرسل الذين أحضروها إلى مكتب البريد وأسماء الذين نقلوها (٢١٩).

وذلك كما يتبين لنا من خلال البردية حيث تم تسجيل الرسائل المرسلة إلى الإسكندرية في اليوم السادس عشر وكذلك الرسائل المرسلة في اليوم السابع عشر والتي يرجح ألها مرسلة إلى الجنوب وذلك الأن الرسول الذي تسلم هذه الرسائل كان يختص أيضاً بالرسائل المتجهة إلى الجنوب أيضاً، حيث يبدو في انه هذا الرسول وهو ثيوخرستوس كان يسلم رسائل من الجنوب ثم يستلم رسائل مرسلة إلى الجنوب في رحلة عودة إلى هناك.

وكذلك تسجيل رسائل اليوم الثامن عشر والتاسع عشر والعشرين، والحادي والعشرين والثاني والعشرين (٢٢٠)، كذلك تم تسجيل الساعة فمثلاً: نجد اليوم السابع عشر ساعة الصباح، اليوم الثامن عشر الساعة الأولى، اليوم الشامن عشر الساعة الأولى، اليوم الحاديب عشر الحاديبة عشر، اليسوم الحسادي والعشرون الساعة السادسة اليوم الثاني والعشرون السساعة الأولى والسساعة الثانية عشر، اليوم الثالث والعشرون ساعة الصباح (٢٢١).

أما فيما يتعلق بأسماء المرسل إليهم والمرسل منهم، فقد جاء في البرديسة أسمساء العديد منهم وعلي رأسهم، الملك البطلمسي، ووزيسر ماليت أبوللونيسوس، ديونيسيوس اويكونوموس إقليم أرسينوي ، انطيوخوس الكريتي، ديمتريسوس مسئول إمدادات إلفائتين ثيوجينيس حامل المال وكذلك زيلسوس صساحب مصرف في إقليم هيرموبوليس.

إن الحيبة لم تكن فقط أحد مراكز الشريان الرئيسي الذي يصل بين الشمال
 والجنوب، بل كانت أيضاً مركزاً للوصل بين هذا الشريان والفيوم(٢٢٢).

7- يفترض "برايسيج" أن النظام البريدي الذي سجل في السجل اليسومي كان خدمة سريعة، ومن خلال قياس هذا النظام بالنظام البريدي الفارسي الماخوذ عنه النظام البريدي البطلمي، فإن الرحلات كانت تتم عن طريق الحيول، وأن هذه الحيول كانت تقدم من قبل أصحاب الإقطاعيات العسكرية كخدمة إلزامية من لم يكن يرغب منهم أو لا يستطيع أن يقدم خيولاً كان يقدم عوضاً عن ذلك مبالغ مالية إلى مكتب البريد لشراء الخيول (٢٢٣). وإن كان "لليويلين" لا يري في البردية ما يشير إلى استخدام الخيول وان "برايسيج" قد استنتج ذلك قياساً بنظام البريد الفارسي (٢٢٤) كما أن "نصحي" أيضاً يختلف مع "برايسيج" في تقديم أرباب الإقطاعيات مثل الآخرين فوينيكس الأصغر والأكبر نوع مسن

المساعدات إلى مكتب البريد، حيث يري أن هذا إسرافا في التخريج لا يحتمله النص، ولا يمكن أن يؤدي إليه، ولا سيما انه لا يستقيم مع هذه التفسير أن فوينيكس الأصغر أدى رسماً عندما سلم رسالته إلي مكتب البريد في حسين أن فوينيكس الأكبر لم يؤد رسماً مماثلاً (٢٢٥).

ويري "لليويلين" أن رأي "برايسيج" بشأن تقديم أرباب الإقطاعيات للخيول أو تعويضاً مالياً عنها قد استند فيه إلى القياس في تقديم الحمير إلى الدولة للعمل في السخرة أو تقديم عوضاً عنها! وليس إلى دليل ملموس (٢٢٦).

٧- يري "برايسيج" أن نقل البريد عي ظهور الخيل كان مقصوراً على الرمسائل العاجية ، أما الرسائل العادية فإنما كانت تنقل عن طريق رسل راجلون (٢٢٧) بينما يري نصحي أن نقل الرسائل علي ظهور الخيل كان يتم بسين الأقساليم بعضها البعض، وأن نقل الرسائل سيراً علي الأقدام كان مقصوراً علي الرسائل المحلية. بل أنه لا يمكن أن نتصور أن توزيع البريد حتى بسين أجسزاء المديريسة الواحدة كان يتم سيراً علي الأقدام وإن كان من الجائز انه كان يتم استخدام الخوض وسائل أخرى غير الخيول (٢٢٨).

٨- من المحتمل أن رسل البريد كانوا يستخدمون الجمال لنقل البريد إلى المكاتب الواقعة في جهات صحراوية، وذلك استناداً إلى أن كلمة "راكبي الجمال" قدد وردت في بردية اوكسيرينخوس (٧١٠) قيد كلميين من عبارة حملة الرسائل (٢٢٩).

٩- لقد كان هناك نوعان من الرسائل:

(١) الرسائل الرسمية المتبادلة بين موظفي الحكومة .

(٢) الرسائل الموجهة إلى موظفي الحكومة من بعض الفئات الممتازة من نزلاء البلاد المذين كانت لهم صفة رسمية مشل كبار أرباب الإقطاعيات (٣٠٠).

• ١- إن بعض الرسائل كان لا يؤدي عنها رسم لقاء نقلها ولابد من أن بعض هذه الرسائل كانت عبارة عن رسائل الفئة الأولى وهي الرسائل المتبادلة بين موظفي الحكومة (٢٢١) خاصة وان "لليويلين" يذكر أن كبار موظفي الحكومة كانت تقدم إليهم الخدمات البريدية مجاناً (٢٢٢)، أما الرسائل الأخرى فإنسه كان يؤدي عنها رسم معين مثل ما رأينا في حالة فوينيكس الأصفر، ولعسل فوينيكس الأكبر لم يؤد مثل أخيه رسماً عن الرسائل التي سلمها إلى مكتسب البريد لأن هذه الرسائة لم تكن رسالة شخصية وإنما رسمية، بدليل ذكر فرقته في النص قرين اسمه، وهو ما لم يحدث في حالة أخيه الأصغر (٢٢٣).

أما عن البريد في العصر الروماني فيري "فيلكن" أن الهيئة البريديــة الــــق أنشأها اليونان قد تشابكت مع الهيئة البريدية التي أنشأها أغسطس (٢٣٤).

 كما أن العمل بالبريد كان خدمة إثرامية على الأقل فيما يخستص بالبريد السريع، وكان اللوجوتيس "مراقب الحسابات" هو من يقوم بترشيع الأشسخاص للقيام بالبريد السريع (٢٣٦).

الموظفون المختصون بالنقل البري:

أولا: على مستوي الإدارة بالإسكندرية:

١- الوالي (επαρχης)

إن الوالي بصفته عمثل الإمبراطورية الرومانية في مصر، كان عليه أن يعمل لصالحها وخاصة فيما يتعلق بعملية النقل، وبشكل خاص نقل الغلال، الستي كانست روما تعتمد عليها بشكل رئيسي. خاصة وأن مصر كانت صومعة الغلال التي تطعم الشعب الروماني.

وهناك بردية، وهي إحدى برديات أو كسيرينخوس (٢٣٧) وهي عبارة عن شكوى مقدمة مسن أحسد مسواطني مدينة أو كسيرينخوس شكوى مقدمة مسن أحسد مسواطني مدينة أو كسيرينخوس (Οξυρυγχων πολεως) الغلال، وباتيانوس أكيلا (Σουβατιανω Ακυλα) والي مصر في عهد الإمبراطور مسيتميوس سيفيروس (Σεπτιμιου Σεονηρου) وملخص المشكوى الخاصة بمذا المواطن أنه كان قد أدى دوره في الخدمة الإلزامية المفروضة كحارث، وبالرغم من انه قد أداها بشكل تام، بالإضافة إلى الواجبات الأخسرى المطلوبة منه إلا أنه تم ترشيحه مرة أخرى كسائق حمار عام، وبناء على هذا تقدم هذا المواطن بمذه المؤلومية وقع عليه، وهو ترشيحه للخدمة الإلزامية مرتين متناليتين.

وتبين لنا من خلال هذه البردية أن الوالي كان علي صلة بعملية النقل وترشيح الحدمة الإلزامية المرتبطة بها.

كما أن السيتولوجوي كانوا يقدمون تقارير دورية إلى الاستراتيجوس وهذه التقارير خاصة بصوامع الغلال و دخولها، وكان الاستراتيجوس بدوره برفعها إلى الوالي ليكون على علم أول بأول بدخول هذه الصوامع(٢٣٨).

٧- ألديويكيتيس (Διοικητης)

لقد اضطلع الديويكيتيس بدور هام في عملية النقل السبري، وفي العصر البطلمي كان للديويكيتيس دور هام في عملية النقل بوصفه وزيراً للملك البطلمسي، فمن خلال بردية (٢٣٩) تعود إلى نماية القرن الثالث ق.م وهي عبارة عن خطاب مرسل من الديويكيتيس إلى الاويكونوموس نجد انه كان له دور هام في عملية جمع دواب النقل التي تستخدم في النقل، ولقد جاء فيها:

"إن دواب الحمل الموجودة في الإقليم، فيما عدا تلك الستي تسستخدم في الزراعة يجب جمعها واستخدامها في نقل الحبوب الغذائية".

وأيضا هناك بردية (۲۴۰ تعود إلى القرن الثالث ق.م عبارة عسن تعليمات صادرة من الديويكيتيس إلى الاويكونوموس تتعلق بجمع دواب النقل لاستخدامها في عمليات النقل البري المختلفة وجاء فيها:

"من أجاثون إلى باترون، تحية لقد كتب لنا أمونيوس (الديويكيتيس) لكي نرسل إليه في المدينة حيوانات جر من أجل عربات النقل".

وبالإضافة إلى الدور الذي اضطلع به الديويكيتيس في عملية جميع دواب النقل، نجد أيضا، اضطلع بدور هام في عمليه النقل ويدل علي ذلك بردية (٢٤١) عبارة عن خطاب مرسل إلى الاويكونوموس جاء فيه:

".... وانقل أيضا إلى الموانئ كل الحبوب الموجودة في المخازن واشتحنها في السفن.".

ثانيا: على مستوي الإقليم

ו - ולייד ויביפים (Επιστρατηγος)

لقد تعددت مهام ومسئوليات الإبستراتيجوس بوصفته الحاكم العام، تجساه عملية النقل، ومن تلك المهام أنه كان يقوم بإصدار التعليمات الحاصة بجمسع دواب النقل.

ويتضح لنا ذلك من خلال بردية تعود إلى العام (١٩٩٩م) تشير إلى تعليمات الإبستراتيجوس إلى الحكام الإقليميين في مصر الوسطي بضرورة أن يرسلوا إليه القيمة الضريبية المقدرة من الدواب والأراضي المرتبطة بالميرة العسكرية المخصصة لزيادة الإمبراطور سيفيروس الاسكندر(٢٤٢).

كما انه كان يقوم بترشيح الأشخاص للقيام بواجب الخدمة الإلزامية المتعلقة بالنقل ويتضح لنا ذلك من خالال بردية ترجع إلى عصر دقلديانوس (Diocletianus) (٢٨٤م- ٢٠٥٥م) هي عبارة عن طلب مرسل الحاكم الإقليمي في القيوم إلى رئيس مجلس البولي (Prytanis) بترشيح شخصين آخرين للقيام بمهمة نقل الإمدادات العسكرية إلى الجنود وذلك عوضاً عن شخصين مكلفين بأداء هذه المهمة ولكنهما، يزمعان الهرب، وكان رد رئيس مجلس البولي أن يتقدم بهذا الطلب إلى الإبستراتيجوس الذي قرر إعفاء هذين الشخصين وترشيح آخرين (٢٤٢٠).

$\Sigma \tau \alpha \rho \tau \eta \gamma o \zeta$) الإستراتيجوس

لقد كان للإستراتيجوس دور هام في عملية النقل البري وذلك في العصرين البطلمي والروماني.

في العصر البطلمي نجد أن الإستراتيجوس قد اضطلع بدور هام في علمية النقل وذلك من خلال بردية (٢٤٤) تعود إلى النصف الثاني من القرن الثاني ق.م وهي عبارة عن خطاب مرسل من مزارعي الأراضي الملكية إلى الإستراتيجوس جاء فيها:

"إلى فانياس، أحد إفراد الحاشية، و الإستراتيجوس والمشرف علي السدخل، من مزارعي الأراضي الملكية في أوكسيرينخوس، لأننا بذلنا قصارى جهدنا لتتفيد أمرك، وزرعنا الأراضي الملكية، ونحن زرعنا، ولم نقترض ولو مبلغاً صغيراً من المسال لكي نتجنب أي عجز، ونقلنا منتجات الأراضي إلى الجرن الملكسي، ثم نقلناه إلى المخزن الملكي.."

ومن خلال هذه البردية يتضح لنا دور الإسترايتجوس في الإشسراف علسي النقل من الحقل إلى الجرن ومن الجرن إلى المخزن الملكي.

وفي العصر الروماني، نجد أن الإستراتيجوس أيضا كان له دور هام في عملية النقل البري، ويدل علي ذلك بردية (٢٤٥) تعود إلى نماية القسرن النساني المسيلادي (١٩٧) وهي عبارة عن خطاب مرسل من الوائي الروماني إلى الإستراتيجوس، تتعلق بنقل غلال الدول وكذلك جمع دواب النقل من الأهائي لاستخدامها في عمليات النقل المختلفة.

ومن خلال العديد من إيصالات كولومبيا(٢٤٦) يتضع لنا أن الإستراتيجوس هو الذي كان يصدر التفويضات الخاصة ياجور سائقي دواب النقل، نظير ما نقلوه من غلال، سواء علي دوائم أو علي دواب مملوكة للدولة، وفي الغالب كان الباسيليكوجرامتيوس هو من يقوم ياصدار هذه التفويضات بصفته ممشل لسلطات الإستراتيجوس.

٣- الباسيليكو جرامتيوس (βασιλικος γραμματευς)

لقد كانت إجراءات النقل من الحقل إلى الميناء تتم تحت إشراف الباسيليكو جرامتيوس (۲٤٧).

ولقد اضطلع الباسيليكوجرامتيوس بدور هام في إصدار التفويضات الخاصة بدفع أجور النقل إلى عمال النقل في مراحل النقل المختلفة، وبخاصة نقل الغلال مسن صوامع الغلال إلى الموانئ.

وكان هذا التفويض يشمل الكمية التي سوف يتم نقلها، وكذلك أجور نقل تلك الكميات، وربحا كان يصدر ذلك التفويض إلى أصحاب السلطات الأدى في صوامع الغلال، وكذلك في البنوك؛ وذلك لإعداد الأجور المناسبة للأعمال الستي تم إنجازها طبقاً للتفويض الصادر من الباسيليكو جراميتوس (٢٤٨).

وفي إيصالات كولومبيا سالفة الذكر (٢٤٩) نجد أن غالبية التفويضات، إن لم يكن جميعها صادر من الباسيليكوجراميتوس وإن كان دائماً ما يأتي مقروناً بكلمة ممثل سلطات الاستراتيجوس في قسمي بوليمون وثيميستس (٢٥٠).

وفي إيصال واحد فقط اصدر التفويض الخاص بالنقل من قبل اثنين مسن الباسيليكوجرامتيوس (٢٠١).

١-الاويكونوموس (عامل المالية) (οικονομος)

لقد اضطلع الاويكونوموس بدور هام في عمليات النقل المختلفة، وهناك العديد من البرديات التي تحدد لنا مهام الاويكونوموس تجاه عملية النقل، منها بردية تبتونيس سابقة الذكر (٢٥٠٠) والتي تحدد سطورها مهام الاويكونوموس في مجال نقسل العلال، حيث كان علي الاويكونوموس أن يعمل بنقل العلال من الإقليم، وكانست هذه العلال هي مستحقات الدولة لدي مزارعي الملك والتي يدفعها كإيجار عيني عن

استغلالهم لأرض الملك وكذلك هناك من الضرائب ما يدفع عيناً، كما كان على الاويكونوموس أن يبقي من الغلال ما يحتاجه الإقليم من الغلال من اجسنل أغسراض البذور (٢٥٣).

كما يتضح لنا من خلال إحدى برديات تبتونيس (٢٥٤) أيضا أن الجانسب الأكبر من مسئولية النقل تقع علي عاتق الاويكونوموس، وهي عبارة عن خطاب مرسل من وزير المالي الديويكيتيس عام ٢٠٨ ق.م إلى شخص يدعي أرتيمون، من المرجح انه أويكونوموس في تلك الفترة، ولقد جاء في هذا الخطاب:

"بما أن الشحنة لم ترسل في الوقت المناسب، فقد ازدادت مصاريف النقسل (ΦΟρετροων) لذا فإنك ستدفع الفرق، وإذا رفضت فإنك تعرض نفسك لعقاب شديد....إن دواب الحمل الموجودة في الإقليم فيما عدا تلسك الستى تسستخدم في الحرث يجب جمعها واستخدامها في نقل الحبوب الغذائية وانقل أيضا إلى الموانئ كسل الحبوب الموجودة في المخازن واشحنها في السفن".

ثالثاً: على مستوي القرية:

١ - السيتولوجوس (σιτιλογος) (أمين مخازن الغلال)

لقد كانت مكانة السيتولوجوس تتوقف على مكان الصومعة التي يسديرها، أي أن أرفعهم مقاماً كان أمين محزن الإقليم ، ثم مدير محزن الفيوم ثم مدير محزن القرية وهو أقلهم مقاماً (٢٥٥).

ولقد تنوعت مهام السيتولوجوس فيما يتعلق بعمليات النقل المختلفة وظهرت مهام السيتولوجوس منذ بداية جمع محصول الغلال في الحقل ونقلها إلى صومعة غلال القرية، حيث كان السيتولوجوس يقوم بأخذ كميات من الحبوب مسن المزارعين، وهذه الكميات كانت قد أعطيت لهم في السابق علي سبيل القرض مسن

قبل الدولة، على أن يردها المزارع إلى صومعة غلال الدولة بعد جمع المحصول، بالإضافة إلى النسبة المقررة للملك.

كما أن السيتولوجوي كانوا يقومون بتخزين كمية من الغسلال لمواجهسة متطلبات العام التالي (٢٥٦).

فضلاً عن أن السيتولوجوس كان مسئولا عن نقل الغلال إلى الموانئ. ففي رسالة كتبها أحد هؤلاء السيتولوجوي إلى شخص ما يطلب منها مسرعة تسوفير الحيوانات المطلوبة لنقل الغلال، وقد جاء فيها:

"من اداماس إلى ديونيسيوس، بعد التحية، لقد أوضح لي بطلميوس انه ليس هناك تماون فيما يختص بالجمع (جمع الحيوانات) مشفوعاً بقسم لبسينيموس و ديونيسيوس واريستاندروس، الذين تعهدوا بتقديم مائة من دواب النقل....." (٢٥٧).

وهناك وثيقة بردية أخرى هي عبارة عن شكوى من عدم استطاعة نقل الحبوب في موعدها بسبب تجطم جسر يجب أن تمر علية الدواب وهي تحمل العلال في طريقها إلى الميناء (٢٥٨).

إن الولاية الرومانية في مصر جعلت هناك ترتيبات فيما يتعلق بتوطيد دخلها من الغلال وضمان جودهًا وذلك بالإصرار علي استلام الحبوب نظيفة (٢٥٩) وموزونة بشكل آمن طبقاً للمكايل العامة للحبوب لحمايتها من الحسوادث المؤسسفة وسسوء التقدير من قبل موظفو السلطة، لذلك فإن هؤلاء الذين علكون ملكيات كسيرة ولديهم إمكانيات وقدرات تؤهلهم لتلك الوظيفة أجبروا على الإشسراف على الصوامع العامة كخدمة إلزامية (٢٩٠٠). لذلك كانت الإدارة الرومانية تختسار هسؤلاء السيتولوجوي من بين الأغنياء حتى تضمن ألهم لن يختلسوا شيئا من الغلال المكدسة في الصوامع، لأن لديهم من الثروة ما يكفيهم ومما يجعلهم لا يفكرون في اللجوء إلى

الاختلاس من صوامع الغلال (۲۹۱). ومهنة السيتولوجوس كانت إلى حد ما ذات أهمية وكان ينظر إليها بعين الاعتبار بين طبقة مسئولي الدولة، كان السيتولوجوي يستم ترشيحه من خلال إما الكوموجراميوس (كاتب القرية) (κωμογρμματευς).

أو الجرامتيوس الخاص بالمدينة (γραμματευς της πολεως) "العمدة" هو الدي كدان وفي إحدى البرديات كان الكومارخ (κωμαρχης) "العمدة" هو الدي كدان يرشح السيتولوجوس لهذه الوظيفة تتعدى فترة العام الواحد (٢٦٢).

معاونو السيتولوجوس (μετοχοι):

كان السيتولوجوس يقوم بمهامه بالتعاون مع عدد من المعاونين منهم:

١- حاملو الأختام (επισφραγισται)

٧- النخالون (من يقومون بنخل الغلال)

٣- الحراس ومنهم:-

- حراس الخصول (γενηματοφυλακες)
- حراس الصومعة (θησαυροφυλακες)
- حراس الرصيف (المواتئ) (ορμοφυλακες)
 - حراس الشونة (Αλωνοφυλακες)

١- حاملو الأختام:

كان حملة الأختام ينوبون عن السيتولوجوي في بعض الأحيان، بالإضافة إلى مهامهم الأصلية، وهي وضع الأختام الرسمية فوق أجولة الغلال المخزنة في صوامع الدولة (٢٦٥).

وهناك القليل من الأعتام الحشبية في المتحف القبطي في القاهرة التي استخدمت مسن قبل هؤلاء الموظفين لحتم الجوانب السفلية لتلك الأجولة من الحبوب، وذلك للتأكيد على أن تلك الاجولة لم يتم تخفيضها (٢٦٦).

٧- السحراس:

أ- حراس المحاصيل (γενηματοφυλακες

وهناك بردية (٢٦٧) تذكر لنا بعض مهام حراس المحاصيل، وهي عبارة عن محطاب من حورس (Ωpos) الكاتب الملكي ياقليم أرسينوي ، مرسل إلى كتاب المراكز القسرى جاء فيه:

"احصل من كتاب القرى على قائمة بالأشخاص الذين يمكن تكليفهم بحراسة المحصول، سواء أكانوا من رجال الجيش، أو من غيرهم ،من أهل المنطقة السذين يعيشون هناك وعرفوا بأمانتهم وحسن خلقهم، وعين الأشخاص الصالحين غذه المهمة في القرى وخذ منهم ومن الشرطة في كل قرية إقرارين مصحوبين بالقسم الملكي، وبأغم لن يدخروا جهداً في القيام بأعمال الحراسة، ولن يسمح لأحد من مزارعي أراضي الملك أو الأراضي الممنوحة بأن يمسوا علف الماشية ولا غيره من عصولات الزراعة الثانية فيما عدا المعلم المخصص لغذاء الماشية التي تستخدم في الزراعة، فإنه يسمح لهم بعد موافقة كتاب القرى، المخصص لغذاء الماشية التي يدفع ثمنها، قبل الاستيلاء عليها، وفي الحزائن الملكية لحساب الحزائن المعلمة الملكية حسب التعليمات التي سبق إصدارها، ويقدم الإيصال بالمبالغ المدفوعة، وبأهم ميعنون إلى جانب ذلك بأن يتم كل شئ آخر في الصيف علي ما يسرام وبأهم ينقلون المحصول إلى الأماكن المخصصة لذلك، وبأهم لن يسمحوا بأخذ شي منه قبل صدور القرار المحصول إلى الأماكن المخصصة لذلك، وبأهم لن يسمحوا بأخذ شي منه قبل صدور القرار الخاص بإطلاق سراح المحاصيل وقبل دفع استحقاق الملك من ذلك العام وسداد كل

ويتبين لنا من خلال البردية السابقة المهام التي اضطلع بها حراس المحاصيل، هي:

- ١- القيام بحراسة المحاصيل.
- ٣- عدم السماح لأحد من المزارعين سواء مزارعي الملسك أو الأراضي الممنوحة بالمساس بعلف الماشية ، فيما عدا العلف المخصص لغذاء الماشية التي تستخدم في الزراعة فإنه يسمح لهم بما ولكن بعد موافقة كتاب القرى، وكذلك تلسك الستي يدفع ثمنها.
 - ٣- العناية بنقل المحاصيل إلى الأماكن المخصصة لذلك.
- ٤- عدم السماح لأي شخص بأنه يأخذ شئ من المحصول قبل صدور القرار الحساص بإطلاق سراح المحاصيل، وقبل أن يحصل الملك على مستحقاته من محاصيل ذلسك العام بعد أن يسدد المزارعون كل ما عليهم من متأخرات للملك عن الماضي.

كما توضح لنا سطور البردية مواصفات اخيار حراس المحاصيل وهي :

١- أن يكونوا من الجيش أو من الأهالي.

٧- أن يكونوا بمن عرف عنهم الأمانة وحسن الخلق.

٣- كان يأخذ منهم إقرارين مصحوبين بالقسم الملكي بألهم لن يدخروا جهداً في القيام
 بأعمال الحراسة، وبألهم سوف ينفذون واجبالهم على اكمل وجه.

وبنفس الأهمية ونفس الواجبات استمر وجود حراسة المحاصيل في العصر الروماني، وذلك بمدف مالي بحت أيضا لصالح الإمبراطورية الرومانية ففسسها، ولعسالح الإدارة الرومانية في مصر والتي جعلتها هي الأخرى فرضاً إجبارياً على عاتق المكلفين بحسا، وذلك من المحتمل، منذ عام ١٨٥م (٢٦٨).

ب- حراس الشونة Αλωνοφυλακες

كانت مزارع الملك تحت رقابة وثيقة خلال موسم الحصاد، وكانت المحاصيل تجمع وتنقل إلى الجرن الملكي، ويتم درسها تحت رقابة حراس مسئولين كانوا يعينون

خصيصاً لهذا الغرض (٢٦٩) ويبدو أن هؤلاء الحراس كانوا هم حراس الشونة السذين كانوا يعرفون في مصر في العصريين البطلمي والروماني باسم "هالونوفيلاكيس" (Αλωνοφυλακες) أي حراس الشونة (٢٧٠) والذين اعتمد عليهم البطالمة والرومان في حراسة المحاصيل المشونة في الأجران الخاصة بهم لذلك فإن تواجدهم في مصر أستمر عنذ العصر البطلمي حتى العصر الروماني (٢٧١).

ج- حراس الصوامع "ئيساوروفيلاكيس θησαυροφυλακες)

كما لاشك فيه أن الإدارة البطلمية والرومانية في مصر عينت العديد مسن الحراس لحراسة صوامع الغلال التي كانت تجمع بما المحاصيل الزراعية لحساب الحكام البطالمة والرومان وهم الذين أطلق عليهم لقب "تيساورو فيلاكسيس" في مصر في العصريين البطلمي والروماني(٢٧٢).

(د) حراس الموانئ (ορμοφυλακες)

لقد اضطلع حراس المواني بدور بعملية النقل وخاصة عندما يتم نقل الغلال الله الله الموانئ، هنا يبدأ دور حراس الميناء، وهو قيامهم بإعداد تقرير عن الغلال الستي تم نقلها من صوامع الغلال المختلفة.

ويذكر كل من "وسترمان" "وكيز" أن التقارير الخاصة بعمليات التقل التي قت عن طريق عدد من سائقي الحمير العامة والخاصة والسي ذكرت في برديسة "هامبورج" (.Hamb) (۲۷۳) والتي سبق ذكرها، قسد اعسد مسن قبسل حسراس الموانئ (۲۷۴).

(۲) الديكابروتوي (Δεκαπρωτοι)

في النصف الأول من القرن الثاني الميلادي، وبالتحديد ما بين سبعة وسبعة عشر سنة بعد الثالث من يوليو عام ٢٢٩م اختفي منصب السيتولوجوس وحل محله

منصب الديكابروتوس (Δεκαπρωτος) ويبلو أن هذا المنصب قد قدم إلى مصر بعد زيارة الإمبراطور سيفيريوس عام ۲۰۰ ميلاديـة، ثم اختقـي منصب الديكابروتوي في أوائل القرن المرابع الميلادي (۲۷۱) وأخر مرة ذكر فيها الديكابروتوي كان العام ۳۰۲ ميلادية في هرموبوليس، وظهر منصب السيتولوجوس مرة أخـرى، وذلك من خلال بعض الإيصالات الخاصة بالنقــل والـــتي صـــدرت منس قبــل السيتولوجوس في كرانيس، وذلك في بداية العقد الأول من القرن الرابع (۲۷۷) بعد أن كان السيتولوجوس قد انقطع لمدة عام بعد ۲۳۲/۲۳۷م (۲۷۸). ولكن ما لبـــث أن أختفي السيتولوجوس مرة أخرى بعد عام ۲۷۲م (۲۷۲).

ولم تكن مدة تولي الديكابروتوس لمنصبه ثابتة بشكل محدد^(٢) ربما كانت لفترة أربع سنوات أو خس سنوات ولكن ذلك ليس مؤكداً بشكل مطلق إذا ما كانست مدة المنصب قد حددت لفترة ٤ سنوات أو ٥ سنوات (٢٨٠).

ويبدو أن الديكابروتوي قد تم تجنيدهم من بين رجال ذوي مترلة عالية مسن الذين ثبت الهم يتمتعون بسيرة حميدة في مدلهم المحلية (٢٨١) وكان يتم ترشيحهم مسن خلال القنوات المحلية عن طريق الانتخاب في المجالس المحليسة مسن بسين مرشسحين بعينهم (٢٨٢).

مهام الديكابروتوي(١٨٣):

- ١- جمع الضرائب سواء بشكل عيني أو نقدي.
- ٧- كانوا على اتصال مباشر بصوامع الغلال والأجران الملكية .
- ٣- كانوا يقومون بجمع الغلال المستحقة للدولة من فنات المزارعين المختلفة.
- ٤- إعداد الشهادات للأشخاص الذين يقومون بنقل الغلال من الصوامع إلى
 الموانئ النهرية.
 - ٥- الإشراف على شحن الغلال من المواني ونقلها عبر النيل.

٦- كانوا يستلمون إيصالات من أصحاب السفن ثم يقدمون قواتم حساباتمم
 إلى الاستراتيجوس الذين كانوا على اتصال بمم.

وبذلك نري أن كل من البطالة والرومان قد أولوا النقل البري اهتماما خاصا ، وأداروا عملية النقل ونظموها بشكل دقيق عن طريق شبكة من الموظفين لكل منهم مهامه وواجباته المنوطة به تجاه عملية النقل البري .

هوامش الفصل الأول

- (1) Rostovtzeff, M., The Social and Economic History of the Hellenistic World, vol., 1, Oxford, (1941), p.314. (SEHHW) وسوف نشير إلى هذا
- (٢) كمال عباس كاسب، قرية تبتونيس في العصر البطلمي، نظامها الإداري ونشاطها
 الاقتصادي وحياقا الاجتماعية وعلفاقا الأثرية، (دراسة مستمدة من المصادر الأصلية)،
 رسالة ماجستي غير منشورة، جامعة عين شمس ١٩٩٤، ص ٨٩.
- (3) Rostovtzeff, Loc. Cit.
- (4) Johnson, A.C., Roman Egypt to the Reign of Diocletian, Baltimore, (1936), pp. 404, 405
 - (*) أنظر: الفصل التمهيدي، ص ص ٢٠٢.
- (5) Rostovtzeff, M., A Large Estate in Egypt in the Third Century B.C "A Study Economic History" Madison, (1922), p110.
- (٣) نافتائي لويس، الحياة في مصر في العصر الروماني، (٣٠ ق.م- ٨٤م) ترجمة وتعليسق/
 آمال محمد الروبي، مراجعة/ محمد حمدي إبراهيم، عين للدراسات والبحوث الإنسسائية والاجتماعية، ط1، (١٩٩٧م) ص ١٤٥٠.
- (V) هـ. أيدرس بل، مصر من الاسكندر الأكبر حتى الفتح العربي، (دراسة في انتشسار الحضارة الهيلينية واضمحلالها) ترجمة/ عبد اللطيف أحمد علي، دار النهضسة العربيسة (١٩٧٢م)، ص ٢٤، ٦٨
 - -P.C.Z., II, 59143,intro, P. 3(about 256 B.C); Ibid., 59207, (about, 265 or 254 B.C) Comment Lines, 5-7, p. 60; B.G.U, 1351, 1353.
- (°) كان بطلميوس الناني بلقب" بفيلادلفوس" وهو لقب يعني "المحب لأخته" "أرسسينوي" الستى تزوجها خروجاً على العوف والتقاليد آنذاك، وكانت هي المقصودة أولاً بذاك اللقسب، أي

الحبة الأخيها . راجع/ محمود إبراهيم السعدى، تاريخ مصر في عهدي البطالمــة والرومـــان، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ٢٠٠٠، ص ٣٢ حاشية رقم ٩٢.

- (8) Tarn, W.W , The Helienistic Civilization, London, (1952) p. 183
 . نافتالى لويس، المرجم السابق . (٩)
- (10) Johnson, Op. Cit., p. 405.
- (11) P. Oxy, LV, 3788 (309.A.D)p.43
 - (١٢) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٢٦.
 - (١٣) نافتالي لويس، المرجع السابق.
 - (14) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ج٣، ص ١٩.
- (15) Rostovtzeff., A Large Estate, p.112
- (16) Ibid,p.111
- (17) P. Petrie, III, 54(a), 4.
- كذلك راجع / إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطَّالَةُ ج٣، ص ، ٢٠، حاشيةُ رقم
 - (۱۸) نفسه، ص ۲۹.
 - (١٩) نافتالي لويس، المرجع السابق.
- (20) Johnson, Op. Cit., p.403.
- (٢١) نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ١٥٥
- (22) Murray, G., "The Roman Roads and Stations in the Eastern Desert of Egypt" JEA, 11, London, (1925), p.147.
- (23) Johnson, Loc.Cit.
- (24) Rostovtzeff, "The Foundations of Social and Economic Life in Egypt in the Hellenistic Times" JEA,6, London, (1920) p.164.

 (FSELEHT) وسوف نشير إلى هذا المرجع بالاختصار
- (25) Rostovtzeff, SEHHW,p.315
 - (٢٦) عاصم أحمد حسين، المرجع السابق، ص ١٦٥.
 - (٢٧) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص ص ٢٨٤، ٢٨٤.

(28) Preaux, C., L'Economie Royal des Lagides, Bruxelles, (1939) p.213.

(٢٩) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٢٨٤.

(30) Preaux, Loc. Cit.

(31) P.C.Z., I, 59009 (about 259 B.C) p. 14

(32) Ibid. Comment Lines, 11-12, p.15.

(")الأيكونوموس: لقب يطلق علي أحد عمال المآلية الرسميين. وكان من أهم ممثلي "وزير الماليسة" في إقليمه، ومعني هذا اللقب أصلا هو" مدير الشئون الحاصة"، راجع/ شخاتة محمد إسماعيسل، انحرافات الموظفين في عصر البطالمة، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب ،جاممسة عسين شمس، القاهرة، ١٩٧٨، ص ٨. وتتكون كلمة الأويكونوموس (Οικομος) من مقطعسين، الأول (Οικο) والثاني (νομος) والمقطع الأول مشتق من الكلمة (الدور) أو (Οικος) والتي تعني "بيتاً أو ضيعة" وكلمة (الاويكونوموس) تعني مدير الشئون الخاصة، راجع/ أبو اليسر عبد العظيم فرح، مهام الاويكونوموس (عامل المالية في مصر في عصر البطالمة، دراسة وثانقية) رسالة ماجستر غير منشورة، كلية الآداب جامعة عين شمس، القاهرة، ص ٢ - ١٧٠.

(")أرسينوي: هي إحدى أقاليم مصر الوسطي وكان اسمها في السمابق "كروكوديلوبسوليس" (Crocodilopolis) وتعني مدينة التمساح والاسم المصري لها "شتتShetet" والآن مدينة القيوم. راجع نصحى، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٢، ص ٣٨٤.

- (33) P.Tebt, III, 704, 11. 19-25; Preaux, Op. Cit, pp. 214-215.
- (34) Preaux, Op. Cit, pp. 214-215.
- (٣٥) آمال محمد عمد الروبي، مصر في عصر الرومان، دارسة سياسية اقتصادية اجتماعيسة في ضوء الوثائق التاريخية (٣٠ ق.م -٢٨٤م)، ١٩٨٠ ١٩٨١م، ص ٢٥٢.

(۳۱) نفسه، ص۲۵۹.

- (٣٧) إبراهيم نصعي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٢٨٤.
- (38) P. Tebt., III, 703, 11.63-68. (*) الأرورة: هي وحدة القياس في الأراضي الزراعية وتساوي ٢٧٥٦ متراً مربعاً.
- -إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص ٢٨٤ (39) P. Lille,8; ٢٨٤ (39)
- (*) فيلادلفيا: محلها الآن خرابة جرزة في شمال شرق محافظة الفيوم، راجع/ أيدرس بل: المرجمع السابق.

- ٠ (٤١) أيدرس بل، المرجع السابق،
- (42) Rostovtzeff., Large Estate, p.122.
- (27) آمال الروبي، كرانيس كوم أوشيم، دراسة بعض المظاهر الاقتصادية والاجتماعية في العصر الروماني (٣٠- ق.م -٧٨٤م) رسالة دكتورا ه غير منشورة، كليــة الآداب، جامعة القاهرة، (١٩٧٥)، ص١٤٣.
- (44) Rostovtzeff, Loc. Cit.
- (43) سليم حسن، المرجع السابق، ج١٤، ص ٥٩٠.
- (46) Rostovtzeff, Loc. Cit.
 - (٤٧) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص٧٨٥.
- (48) Husselman, E. M., "Papyris from Karanis" Michigan Papyri, vol., IX, (1971) pp. 55-57.
- (°) ستراتيجوس: (στρατηχος): تعني القائد وهو لقب إغريقي خالص، وعين في الأصل لقيادة
 القوات العسكرية في الإقليم، ثم اصبح فيما بعد صاحب الاختصاصات المالية والمدنية، ثم
 صار في النهاية المدير الفعلى للإقليم، راجع/ أيدرس بل، والمرجع السابق، ص ٥٥.
- (^{*}) كانت مديرية أرمينوي (الفيوم) تختلف عن المديريات الأخرى من حيث التقسيم، حيث كانت تقسم إلى أقسام (Merides والمفرد Meris) بلغ عددها أربعة من خلال جانب من القرن الثالث ق.م وهسي: قسم "هير اكليسديس" في الشمال، وقسم بوليمون (Πολεμων) في الجنوب الشرقي، وقسم ثيميستوس

(Θημεστος) في الجنوب الغربي، وقسم البحيرة الصغرى (Μικρα Λιμην) شمسالي قسسم هيراكليديس، ولكن يبدو أن القسم الرابع قد اختفي في النصف الثاني من القرن الثالث، راجسع/ إبراهيم نصحى، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٢، ص ص٣٩٣-٣٩٤

-Also, Bevan, E, A History of Egypt under the Ptolemaic Dynasty, London (1914), p. 117.

(°) كانت مصر في العصر الفرعوبي تنقسم إلى أقسام كبيرة سميت بـــ "مصر الســـفْلَي " "أو أرض الشمال " وامتدت من البحر المتوسط إلى مجاورة ممفيس (منف) (Memphis) أو "مصسر العليا "أو أرض الجنوب" " وتضمنت بــاقي الــبلاد بالإضافة إلى جزيــرة القانين (Elephantine) في مقابلة أسوان

(Syene) وكان كل من هذين القسمين ينقسم إلى وحدات إدارية عرف كل منها باسسم "هيسيبو" (Hesepu)أو سييت (Sopet).

و لقد استبقي البطالمة النظام الإداري التقليدي في مصر من حيث تقسيمها إلى قسمين كبيرين هما، مصر العليا ومصر السفلي، ومن حيث تقسيم كل منهما إلى وحسدات إدارية رئيسية ،ولكنهم غيروا المسمي إلى نوموس (νομος)، ووضعوا علي رأس كل منها حاكماً عسكرياً هو "ستراتيجوس" وفي عهد البطالمة الأواخر أضيف إلى القسمين السابقين قسما ثالثاً هو "مصر الوسطى" وكان يسمى "هيتانوموس"

(Heptanomia)، أي الأقاليم السبعة، فأصبحت مصر تنقسم إلى ثلاث أقسام مصر العليا، ومصر السفلي، و مصر الوسطي.

أما في العصر الروماني، فقد أبقي أغسطس على هذا التقسيم، الذي لم يستغير إلا في أواخسر عهد الرومان راجع/

Murray, J.G., Handbook for Travelers in Lower and Upper Egypt, I, (1880)pp.14,15.

عن النظام الإداري في مصر في العصريين اليونايي والروماي راجع:-

- محمود السعدي، المرجع السابق، ص ص ١٦٥ ١٧٥.
 - هـ أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٥٩.
 - ◄ كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ص ١-٦.
- ه إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ج ٢، ص ص ٣٩٤. • ٤.
- Ball, Op.Cit, pp. 5ff.
- Jones, the Cities of the Eastern Roman Provinces, Oxford, 1971, p.295.
- Breasted, H, A History of Ancient Egyptian, London, 1924, pp. 33-4.
- Dack, E.V., Recherches Sur Les Institutions de Village en Egypte Ptolemique, Studia Hellenistica. 7, (1951) p. 7.
- (") كان إصطلاح (Koinon) يطلق علي النقابات الرئيسية ذات الهوية الواحدة، أما مصطلح (Synodos) فكان يطلق علي النقابات الفرعية من ذات الهوية. راجع /حسين محمد احمد يوسف، النقابات في مصر الرومانية " دراسة والنقية " الهيئة العامة للكتساب، سلسسلة تاريخ المصريين رقم (119،)، فرع الصحافة (194٨)، ص ٢١.
 - (٤٩) نفسه، ص ١٢.
 - (٥٠) نفسه .
- (51) Rostovtzeff, M., SEHHW, Oxford, (1941), p314.
- (52) Johnson, Op.cit., pp.392, 393.

(°) كانت كل مديرية في مصر تسمي (Νομος) ولها عاصمتها، وهمي المتروبوليس (Φetropolis) وكانت كل مديرية ينقسم إلى عدة مواكز سماها البطالة والرومان علي السواء "توبارخياي" (Τοπαρχηιαι)، وصل عددهم في إقليم هيرموبوليس ماجنسا (Hermopolis Magna) (الأشمونين) إلى سنة مراكز. راجع / محمود ابراهيم السعدين، المرجع السابق، ص ١٧٤.

- (53) El-Mosallamy, A., "A private Letter about Transportation Charges" ICP (1986), p.114.
- (54) Johnson, Op. Cit., p.393.
- (55) Westermann, W.L & Keyes, C.W., Tax Lists and Transportation Receipts from Theadelphia, New York, (1993) p. 156.
- (56) Ibid., p.105.
- (57) P.Col. 1 recto 4, col., 6,11. 1-7.

(°) الجمنازيار خوس: هو مدير معهد التربية " ألجمنا سيار خوس" (γυμνασταρχης) وكان هذا المعهد موجود في العصر البطلمي، بل وكان منتشراً في عواصم الأقاليم حيث الجاليسات اليونانية وكذلك كان منتشراً في القرى. إلا أن الإمبراطور أغسطس= = (Augustus) ألغي معاهد التربية، وإن كان قد أبقي علي الصبغة الرسمية للمعاهد التي كانت موجودة في عواصم الأقاليم (Metropoleis) راجع / محمود السعدين، المرجع السسابق، ص

(")لقد أسهمت المصارف المالية إسهاما كبيراً في نشاط مصر الاقتصادي، وفي العصر البطلمي كان عناك مصرفاً ملكياً في الإسكندرية من المرجع أن أبوللونيوس "وزير المالية" هو الذي كان يديره وذلك في عهد بطلميوس الثاني، وكان لهذا المصرف الرئيسي فروع أخرى في عواصم الأقاليم وأقسام إقليم الفيوم (Merides) والمراكز والقرى وكانت تخضع لإشعسراف الإدارة المالية، كذلك كان للمعابد مصارفها المالية بما علي الأقل منذ النصف الآخر من القرن الثاني قبل الميلاد. بعد أن رفعت الدولة ينها عن إدارة ممتلكات المعابد، كما كان هناك مصارف خاصة (المحادة بعد أن رفعت الدولة ينها عن إدارة ممتلكات المعابد، كما كان هناك مصارف خاصة الأفراد لقط. راجع/ إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٢، ص ص بأموال الأفراد لقط. راجع/ إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٢، ص ص

⁽⁵⁸⁾ Ibid., col., 7,11. 1-9

⁽⁵⁹⁾ Ibid., col., 4,11, 1-11.

⁽٦٠) حسين يوسف، المرجع السابق، ص ١١٠.

(٦١) نفسه .

- (62) P.Hamb, 17, col., I, 11.1-10, Arsinoe (A.D 210).
- (63) Wilcken, U., & Mitties, L., Grundzug und Chrestomatie der Papyruskunde, Leipzig, (1912) p.440.
- (64) Preaux, Op. Cit., p. 146
 -Murray . كان هناك طريق يري يصلها (الواحة الحارجة) بالنيل عند أبيدوس على النيل
 ,Op. Cit. map, p. 139
 - (") يبلوزيون (تل الفرما) (Tell El-Farama) بالقرب ممن بور سعيد الحالية (بالوظة حاليا).
- (65) Johnson, Op. Cit., p 403.
- (66) Ibid.
- (67) Ibid.
- (٦٨) حسن الإبياري، تاريخ مصر الاجتماعي والاقتصادي في عصر الرومان، دار العلوم بالفيوم
 ٤ ١٥م، ص ٢٨٢ .
- (69) O.Tait., 240,(A.D.34).
- (٧٠) حسن الإبياري، المرجع السابق.
- (71) O.Tait, 290 (about 62 A.D.)
 - (*) أي السوري، من لاو ديكيا القديمة، أي اللاذيقية الحالية.
- (72) Johnson, Op. Cit., p. 380.
- (٧٣) حسن الإبياري، المرجع السابق.

- (74) Johnson, Loc. Cit.
- (75) Rostovtzeff, M., SEHHW, pp. 267, 268.
- (°) ولقد سجل نقش هيروغليفي علي جدران معبد إدفو أن الإله حورس اهدي إلى ابته الملسك حورس الحي بطلميوس كل الأراضي المترعة في كافة أرجاء مصر من ألفانتين حتى البحسر، وقدم له وثائق الملكية وسجلاً وصفياً للمتلكات، وقد خطها جميعاً بيده، الإلسه تحسوت في السجل السماوي، راجم/ مصطفي كمال عبد العليم، الأرض والفلاح في مصر في عصسر البطالمة، (محاضرة ألقيت في مقر الجمعية المصرية للدارسات التاريخيسة) القساهرة (١٩٧٠) ص.٤.
- (76) Rostovtzeff, Loc. Cit.
- (77) Ibid, Large Estate., p. 127
- (٧٨) أيدرس بل، المرجع السابق، ص ص ٥٩، ٢٠.
- (79) Preaux, Op. Cit., p.488.
 . ۱۸۰) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٣، ص ١٨٠.

(۸۱) نفسه.

- (*) لقد حكم بطلميوس الثامن يورجيتيس الثاني من (1 1 1 1 1 ق.م) و (Euergétes) هي كلمة يونانية مركبة من لفظين: الأول (eu) وتعني حسن، طيب، النساني (ergétes) مسن (ergétes) بمعني العمل، وبالتالي فالكلمة كلها معناها: فاعل الخير أو المحسن، الخير، راجسع /محمود السعدين، المرجع لسابق، ص ٥٦، حاشية رقم (٥١)
- (82) P. Tebt., 5, 11.60-61.

(٨٣) أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٧٠- ٣٢.

- (٨٤) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٣، ص ٢١٤، ٢١٤.
- (85) Tam, Op. Cit., p. 164.
- (86) Rostovtzeff, Large Estate., p.43.
- (87) Ibid. SEHHW., p.289.
- (88) Revenue Laws, col., 36, Il. 11-19.
- (89) Ibid., col., 43, 11. 11-16
- (90) Ibid., col. 43, 11. 3-4
 - (٩١) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٣، ص ٢٠٦.
- (92) Rostovtzeff, SEHHW, p. 289.
 - (٩٣) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٢٠٦.
 - (42) أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٨٩.
 - (٩٥). محمود السعدي، المرجع السابق، ص ص ١٦٠-١٦٢ .
 - (٩٦) نفسه، ص ١٦٥.
 - (٩٧) أيدوس بل، المرجع السابق، ص ص ١٤٦، ١٤٦.
- (٩٨) مصطفي عزمي محمد، البهنسا في العصرين الفرعويني واليوناين الروماين دراسة أثريسة وحضارية، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية الآثار، جامعة القاهرة، القاهرة ٥٠٠٠م، ص ٩٤.
 - (*) في الممالك الشرقية، في العصور القديمة كان من حق الملوك تسخير رعاياهم لإنجاز بعض الأعمال من أجل الدولة، وفي ألينا (Athena) في ظل النظام الديمقراطي كان علي الأفراد تأدية بعض الخدمات التي كان يتطلبها الصالح العام، وكانت تلك الجدمات تسمي آنذاك (Δειτουργια).

وفي العصر البطلمي باعتبار أن الملك صاحب الدولة وحاكمها الأعلى، فإنسه وفقاً لآراء المصريين لم يكن تحت إمرته مواردها المالية فحسب، بل كذلك مجهودات الأهالي التي بفضلها كانوا يساعدون الملك مساعدة فعالة في استغلال ضيعته، فكان الأساسان اللذان يقوم عليهما بناء الدولة المصرية هما:

امتلاك الملك للأراضي، وإجبار الأهائي على العمل لصالحه، فكان يتعين على المسواطنين أن يخدموا الجماعة بجهودهم ومواردهم ، أو بعبارة أخرى أن يؤدوا للدولة خدمة دون مقابل إذا ما طلبت إليهم الدولة ذلك وهو ما عرف بالمس(Λειτουργια) ولقد أدخل الرومان علمي هذا النظام في مصر تعليلات جعلته مختلفة كل الاختلاف عما عرفته مصر قبل عصر الرومان ولاسيما حيث امتداده ليشمل كل طبقات المجتمع، ويمكننا أن نفرق بين نوعين من الحدمات الإلزامية، فقد كان قوام أحدهما لحدمة اليدوية بينما كان قوام الآخر الثروة.

راجع/ أبواليسر فرح، "الدولة والفرد في مصر"ظاهرة هروب الفلاحين في عصر الرومان "عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، الطبعة الأولى، القاهرة، ١٩٩٤، ص ١٥٤، ١٥٥.

- أيضا: راجع /Rostovtzeff, SEHHW, p.271
 - وكذلك عن موضوع الخدمة الإلزامية راجع/:-
 - نافتالي لويس، المرجع السابق.
- نصحى، مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص٣٨١- ٣٨٥.
- Lewis, Exemption form Liturgy in Roman Egypt acts du xe Congress International de Popyrologues, (1964)pp. 69-79.
- (99) P. Tebt, I, 27, 11.54-64.
 - كاتب المركز: (Τοπογραμματευς) هي كلمة تنقسم إلى جزأين:

الأول: (Τοπος) وتعني "المركز"، وهو إحمدى الوحمات الإدارية التي كانت تنقسم إليها مصر في العصريين اليوناني والروماني.

الجزء الثاني: (γραμματευς) وتعني" الكاتب" فيصبح معناها كاملاً "كاتب المركز" وعلي رأس كل مركز كان هناك رئيس يسمي "توبا رخ" (τοπαρχης)

(°) كاتب القرية: هي كلمة مكونة من : كلمة (κωμη) بمعني "القرية" وهي احدث الوحسدات الإدارية في مصر في العصريين اليونايي والرومايي وكلمسة (γραμματευς) وتعني كما قلنا سابقاً "الكاتب" وكان علي رأس كل قرية رئسيس يسسمي (κωμαρχης) أي "الكومارخ" أو (العمدة)

- راجع/ كمال عباس كاسب، الموجع السابق، ص ص ٢٢-١٢.
- (100) Rostovtzeff, M., FSELEHT, p.166.
- (101) Tarn, The Hellenistic Civilization, p.189.

- (102) P. Tebt, III, 786, 11.1-13 (about 138 B.C)
- (103) Rostovtzeff, FSELEHT, pp. 166-170.
 - (١٠٤) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٧٥.
 - (١٠٥) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٣، ص ١٦٥.
- (106) Rostovtzeff, "Angariae" Klio, 6, (1906) p. 254
- (107) Ibid.
- (108) Llewelyn, S. R., "New Documents Illustrating Early Christianity", vol., & Cambridge, (1998), p. 89.
- (109) Ibid.
- (110) U.P.Z, 110, 11.173-181; Rostovtzeff, Large Estate, p.108.
- (111) Rostovtzeff, SEHHW,p.316

(١١٢) آمال محمد الروايي، مصر في عصر الرومان، ص ٢٥٢

(۱۱۳). نفسه

(١١٤) نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ١١٥.

(115) Wallace, S.L., Taxation in Egypt from Augustus to Diocletian, Princeton, (1938), p. 78.

(١١٦) منبرة محمد الهمشري، النظام الإداري والاقتصادي في مصر في عهد دقلديانوس (١١٥) منبرة محمد الهمشرين (١٤٥)، القداهرة، (١٤٥)، القداهرة، ١٩٩٩، ص ٣٩.

- (117) Johnson, Op.Cit, p.403.
- (118) Wallace, Op.Cit., p. 92.
- (119) Ibid, 89.
- (120) BGU, I, 266; Wallace, Taxation, p. 89.
- (121) P. Tebt, III, 750, 11.1-24. (about B.C187).
- (122) Ibid, 11. 16-17.
- (123) Rostovtzeff., SEHHW, p. 315.
- (124) P. Tebt, III, 748, 11.1-20 (about, 243 B.C)
- (125) Ibid, Comment Lines, 14-15, p. 170.
- (") ربحا كان "زينودوروس" هذا هو نفسه الذي ورد في بردية الحيبة (P.Hib,1,59) والتي تعود إلى تاريخ مقارب أبردية تبتونس (٧٤٨) حيث تؤرخ بــ (٩٤٥ ق.م) وكان زينــودورس يشغل منصب مراقب الحسابات لأحد مراكز أقاليم اوكسم ينخوس.
- (126) P. Tebt, III, 749, 11.1-6 (about 243 B.C)
- (١٢٧) حسين حسين رزق، الشرطة والحراسات في مصر في العصرين البطلمي والرومسايي، في ضوء الأوراق البردية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة حلوان، كلية الآداب القاهرة،

٥٠٠٥م، ص ٢٤

(128) P. Tebt, III, 704, 11.19-22. about 208 B.C

(129) Ibid, 905 (Early 2nd Cent B.C)

(") بوباستيس : إحدى قري إقليم الفيوم.

(130) BGU, II, 15.

(١٣١) نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ١٩٤

(°) في أواخر عهد البطالة كانت الحكومة المركزية، تدعيماً لمسيطرةا على إقليم طبية، قد عينت هناك موظفاً يحمل لقب الإبستراتيجوس (επιστρατηγος) أي قائد " أو "حاكم" نائب عن الملك مزوداً بسلطات مدنية وعسكرية واسعة، وراقت الفكرة الأغسطس تقسم مصر إلى ثلاث مناطق كيري على رأس كل منها ايستراتيجوس (أي مدير عام) وهي:

١- طيبة

٧- مصر الوسطى: والتي سميت رسمياً الأقاليم السبعة والإقليم الأرسينوبي

٣- الدلتا

- راجع /أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٩٨.

(١٣٢) الحسيني احمد عبد الله، الإدارة والقسانون في مصر الرومانية (دراسة لوظيفة الإستراتيجيا) عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، ط٢، ١٠٠٠م، ص ٧٧

(۱۳۳) نفسه، ص ۷۸

(134) P. Col. I recto 4, cols., 1, 1.2; 3, 1.2; 4, 11.2-3.; 5,1.5; 7, 1.2.; 9; 1.2 (عام) المنافع المستحدثها (عام) المباجوس (Pagus) هو أحد وحدات التقسيم الإداري (في العصر البيزنطي) التي استحدثها الرومان، ويبدو ألما حلت محل المركز (Τοπος) عام ٣٠٨ /٣٠٧ ميلاديسة، واجسع/حسين حسين رزق، المرجع السابق، ص عد.

(P. Oxy, 3788- Comment Line, 2,p.41)

(°) هذه الوظيفة تختص بالإقليم، وهذا اللقب مشتق من كلمة (νομος) بمعني " مرعى" وربحا

(P. Oxy, 3788- Comment Line, 2,p.41)

(135) P. Oxy, LV, 3788, 11.1-9.

(136) BGU, I, 266.

(137) Llewelyn, Op. Cit., p. 89.

(138) Rostovtzeff "Angariae" Kilo, 6, p. 254.

(139) Wallace, Op. Cit., p. 92.

(140) P. Oxy, XVII, 2131, 11, 11-18.

(141) Wallace, Op. Cit., p.78.

- (142) Rostovtzeff, Social and Economic History in Roman Empire, vol., 1, Oxford, (1979) p. 145. (SEHRE) منا الرجع بالاختصار (١٤٣) أبو الميسر فرح، المرجع السابق، ص ١١٢.
- سيد احمد على الناصر، تاريخ الإمبراطورية الرومانية . Tacitus, Annales, X11, 43 (144) المبراطورية العربية، ج٣، القاهرة، ١٩٧٨م، ص ٥٨.

(140) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٨٩.

وأيضا: راجم/

- Westermann and Keyes, Op. Cit., p.106.
- El Mosallamy, Op. Cit., pp. 114-145.
- Zaky aly, "Sitologia in Roman Egypt" JJP, IV, (1950) p. 302.
 (146) P. Tebt III, 786 11.1-13, (about 138 B.C)
- (") لقد كان مزارعو الملك يؤلفون في كل قرية جماعة للدفاع عن مصالحهم وتحمل مستولياتهم نحو الدولة وكان لكل جماعة من هذه الجماعات رئيس وسكرتبر يساعده شخص واحد أو اكثر. داجم/ حسين محمد يوسف، المرجم السابق، ص ٣٨.
- (147) Rostovzteff, FSELEHT, p. 166.
- (148) Rostovtzeff, SEHHW, p. 280.

(1٤٩) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٧٦.

- (150) P. Tebt., I, 92, 11.1 –9, (Late Second Century B.C)
 (*) يذكر ناشر البردية أن "النهر العظيم "(μεγαλου ποταμου) في هسنده البرديسة لسيس المقصود به غمر النيل، ولكن المقصود به يحر يوسف (Bahr Yosuf) وهو فرع طبيعي من النيل يخرج من مجراه الرئيسي بالقرب من أسيوط وبعد ري إقليم الفيوم بفرغ ما تبقي من مياه في البحيرة التي تسمي الآن بيركة قارون، راجـــع/ , الماليوم بلرعة المسابق، ص ٣.
- (°) بطلمية بورجيتيس، يشير ناشر البردية إلى أن ذكر بطلمية يورجيتس في البردية على أفسا عاصمة إقليم أرسينوي، هو شئ يثير الدهشة ، وذلك لأنه بدون شك، فان الفيسوم (أرسينوي) لم يكن لها عاصمة أخرى سوي كروكوديلوبسوليس (Crocodilapolis) أو أرسينوي التى كانت بدون شك عاصمة الإقليم في العصر الرومايي وعلي الجانب الآخر فإن بطلميوس يورجيتيس وصفت في بعض البرديات علي ألها قرية (κωμη) تابعة لمركسز هيراكليديس وهو الأرجسح.

 P. Tebt., Op.

-Cit ,. p 410.

() بحيرة موريس (هي الآن بحيرة قارون).

(151) P. Tebt, I. 43, 11.2-3

(152) P. Tebt, III, 856, recto, cols., 1-VI, verso, cols., 1-X (about 171 B.C)

(153) Ibid., recto, col., 1, 11. 1-9, verso, col., 1, 1.50.

(154) Ibid., verso, col. IV, 1.87

(155) Ibid., verso, Col., IV, 1.22.

(156) Ibid., verso, Col., IV, 1.33

(157) Ibid, p.78

(158) P. Tebt, IV, 1139, 11,33 -37(about 123 B.C)

(159) Ibid., p. 198

(160) P. Tebt, III, 858, (Mid Second Cent. B.C)

(161) Ibid., p. 101; Comment Line, 1, p,91.

(162) Westermann and Keyes, Op. Cit., p. 104.

(163) Z. Ali, Op.Cit, p. 293.

(164) Ibid

(165) Ibid, p. 294.

(166) Westermann and Keyes, Loc.Cit.

(١٦٧) نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ١٣٨.

(١٦٨) أبو اليسر فرح، المرجع السابق، ص ١١٢.

(*) لقد أرسلت مصر في عهد أغسطس عشرين مليون (modii) من الفلال، وذلك كل عام إلى روما أي ما يعادل مائة و أربعون ألف طن، وفي عهد نيرون أطعمت الفلال المصرية روما لمدة أربعة اشهر، في كل عام ٩٠ مليون modii من الفلال لابد أن تصل إلى روما عبر البحو أي ما يعادل ٢٠٤ ألف طن، في عهد نيرون كان وصول أسطول الفلال من الإسكندرية كان يتم الترحيب به كعدث هام جداً، راجع/

(www.2. rgzm.de) Merchant Vessels and Maritime. Commerce in Roman Times, by Giulia Boetto, Trans- to E - Calcagno, C,.

(١٦٩) عنيرة الهمشري، المرجع السابق، ص ٣٩.

(170) P. Tebt, III, 703, 11.70 -85 (late 3rd cent. B.C)

(171) P. Tebt, III, 704, 11, 22-23, (208 B.C)

(172) Ibid., 858, 11.1-17, (Mid Second Cent. B.C)

(١٧٣) كمال عباس كاسب، الموجع السابق، ص ٩٠.

(174) P. Tebt, III, 856, (171. B.C)

(175) P. Col. 1 recto 4, Ibid. recto 5.

(176) Westerman and keyes, Op. Cit., p. 154.

(177) P. Col., 1 recto 5.

(*) لا يمكن إصلاحها على أنما قرية هيراكليا (Ηρακλειας) والتي سوف تظهر في (.3 (1.9)
 (1.9) لأنه ليس هناك قرية ظهرت مرتين في القائمة.

(*) اسم الأب هنا مفقود

(*) وجود شرطة طويلة (-) بعد أسم سائق الحمار توضح لنا أن اسم الأب لم يعط وهناك من فسر وجود الشرطة علي أثما تشيد إلى أن اسم الأب كان هو نفس اسم الشخص المذكور في القائمة ولكن هذا التفسير لا يتطابق بنجاح مع وثيقتنا لان قائمة سائقي الحمير ذكر بما اسم الأب واسم الشخص رغم الهم متشابمان مثل (; $E\rho\mu\alpha\varsigma - E\rho\mu\alpha(col., 1,1.9)$ الأب واسم الشخص رغم الهم متشابمان مثل (; $H\rho\omega\nu - H\rho\omega\nu o\varsigma(col.,2,1.9)$ لذلك فإن الفصل تفسير لوجود هذه الشرطة هو أن اسم الأب (اسم الأسرة) غير معروف.

-Westerman and keyes, Op. Cit., p. 160.

(178) Ibid, p. 161, Comment Line 7.

(179) P. Col., 1 recto 5, col., 1,1.8.

(180) P. Tebt,. III, 858, 1.2.

(181) P. Col., 1 recto 5, col., 1,1,1-24

(182) Ibid., col., 2, 1.12.

(183) Westermann and Keyes, Op.Cit. pp. 156-162

(184) Ibid., p. 104.

(185) P. Col., I recto 4, col., 3, 1-9.

(١٨٦) نجد أن هناك مخلين ينوبون عن سائقي الدواب في استلام مستحقاتهم لدي الدولة

ن الإيصالات الآتية (cols., 1,4,5,6,7,9,16,18,19.)

- كما نجد أن السائقين الذين تعاملوا مع الحكومة مباشرة دون وكيال ينوب عسهم في الإيصالات الآتية: (cols., 3, 8, 13, 15)

(187) P. Col. 1 recto 4, col., 16, 11.1-13.

(188) Westermann and Keycs, Op.Cit., p. 101.

(189) P.S.1., IX, 1053, 11,1-6. Oxyrhynchus (2nd or 3rd Cent A.D)

(190) Westermann, and Keyes, Op. Cit., p. 157.

(191) Ibid.

(192) P. Hamb, p.17 Arsinoe (about 2 10 A.D)

(193) P. Col., 1 recto 5.

(١٩٤) تصحى، تاريخ مصر في عصر البطالة ج٣، ص ٣٠.

(*) يري نصخي انه لا يمكن التسليم بوجود خطين متماثلين علي جانبي النيل، وذلك لأن عبـــور النيل كان أمرا ميسورا، ولأن وجود خطين علي ضفتي الفرع الكانوبي كان لا يفي بالحاجة في الدلتا بسبب اتساع رقعتها، كما أن ضيق الوادي في مصر الوسطي والعليا لا يبرر وجود خطين، هذا إلى أن طبيعة الأرض في بعض جهات هذه المنطقة لم تسمع حسق الآن بوجسود طريق متصل بين أسوان والقاهرة على كل من جانبي النيل، ومن ناحية أخرى لابسد مسن مكاتب البريد لم تقتصر على ذلك الحط الرئيسي المعد بين الإسكندرية وأسوان، وإلا كيف أمكن البطالة ووزراؤهم وكبار موظفيهم تبادل الرسائل مع باقي الموظفين في الدلتا والفيسوم والواحات. راجع/ نصحى ج٣ ص ٦٦- ٧٧.

(195) Preisigke., F " Die Ptolemaische Staatpost" Klio, 7 (1907) p. 255. (197) إبراهيم نصحى، المرجع السابق.

(197) P.Hib., 110, verso . p. 286.

(198) Ibid., veruo (cols., II,III) 11. 55-114 (255 B.C)

(١٩٩) إبراهي نصحي، المرجع السابق، ص ٧٧.

(200) Preisigke, Op.Cit., p. 247.

(۲۰۱) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ۲۷.

(۲۰۲) نفسه.

- (203) P.Hib., Op .Cit., 1. 78.
- (204) Ibid., 1. 82
- (205) Ibid., 11. 80, 85
- (206) Ibid., 1.86.
- (207) Ibid, 1, 87.

(") الحيبة: في محافظة المنيا قرب مركز الفشن وإنما على الشاطئ الشرقي للنيل حالياً.

(۲۰۸) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

- (209) Preisiqke, Op.Cit. pp. 266 -269
- (210) P. Hib., Op. Cit., 11. 55-60.
- (211) Ibid, 11. 75-87.
- (212) Ibid, 11-100-105.
- (213) Ibid, 11.65-69.
- (214) Ibid, 11. 91-96
- (215) Ibid, 11.106-108.
- (216) Ibid, 11.65-69.
- (217) Ibid, 11.91-96.
- (218) Ibid, 11.91 -96.

(٢١٩) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

- (220) Ibid, 11.65, 70, 75, 91, 97, 100, 106, 109.
- (221) Ibid, 11.61, 65, 70, 91, 97, 100, 106, 109

```
(٢٢٢) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.
 (223) Preisigke, Op.Cit. pp. 269 - 271.
 (224) www.uni-koeln.de , Llewelyn , S.R..L., Did the Ptolemaic Postal
        System Work to A Timetable, ZPE, 99 (1993) p. 47.
                                      . ٢٢٥) إبراهيم نصحي ، المرجع السابق، ص ٩٩.
 (226) Llewelyn, Loc, Cit.
 (227) Prieisgke, Op .Cit, p. 272.
                                         (۲۲۸) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ٦٨.
                                                                       (۲۲۹) نفسه.
                                                                       (۲۳۰) نفسه.
                                                                      (۲۳۱) نفسه.
 (232) Llewelyn, Op. Cit., p. 51
                                                (٢٣٣) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.
 (234) Wilcken, U., Op. Cit., p.372
(٢٣٥) محمد فهمي عبد الباقي، المشرفون (επιτηρηται) في مصر في عصر الرومان حسق
القرن الثالث الميلادي، مجلة مركز الدراسات البردية والتقوش، العسدد ١٦ (١٩٩١م)،
                                                                القاهرة، ص ٣٥
                                      (٢٣٦) متيرة الممشري، المرجع السابق، ص ١٠١.
 (237) P. Oxy, XVII, 2131, 11.-1-19.
(238) Z. Aly. Op. Cit., pp. 293-294
(239) P. Tebt, III, 704, 11,14-25.
(240) P. Tebt, III, 704, 11,14-25.
(241) P. Tebt, III, 708, 11,1-5.
                                     (٢٤٢) الجمسيني احمد عبد الله، المرجع السابق ص٧٧.
                                                                       (۲٤٣) نفسه.
(244) <sup>P</sup>. Tebt, III, 786, 11,1-13. (245) <sup>BGU</sup>, II,15.
(246) P. Col, 1 recto 4.
(247) El- Mosaliamy, Op. Cit. p.114.
(248) Westermann and Keyes, Op. Cit. ., p. 134.
(249) P. Col., 1 recto 4.
(250) Ibid, cols., 3,11. 4-5, 4,11. 5-6. 5. 5,11.5-6. 6.6,11.4-5
وذكر مرة واحدة عمثل السلطات الإستراتيجوس في قسمي أرسينوي وبوليمون.6-6.col., 8,11.5 ·
```

(251) Ibid., col., 8, 11-4-6. (252) P. Tebt, III, 703, 11.70-87. (٢٥٣) أبو اليسر فرح، مهام الاويكونوموس، ص ١١٢.

(254) P. Tebt, III, 704, 11.15-22.

(٢٥٥) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٢٠.

(256) Z. Aly, Op. Cit. p. 294.

(257) P. Tebt. III, 750, 11.1-6.

(258) P. Tebt, III, 753.

وهذه البرديات تصدت عن التأكيد على أن تكون الغلال نظيفة وغير مغشوشة:-

(259) P. S. I. 1043; P.Oxy., 708.; P. Hib., 98; P. Tebt., 751.

(260) Z. Aly, Op. Cit., p. 293.

(261) Ibid., p. 298.

(262) Ibid.

(263) P. Flor, I; Ibid.

(264) Wallace, Op. Cit., p. 36.

(265) Z. Aly, Op. Cit., p. 299.

(266) Ibid., p.296.

(*) من المحتمل أن أول وثيقة باللغة اليونانية أشارت إلى حراس المحاصيل ترجع لعام ٥٨/٧٥٣

ق.م راجع/ حسين رزق، المرجع السابق، ص١٨٥ .

عن حراس المحاصيل في العصرين اليوناني والروماني راجع: -

- P.S.I, IV,344; V, 490; 1,44; P. Petrie, 11,2, col.1 (undated)
- P. Tebt, 731; 714, 715; 927; P.Hamb., 1,27, P.Lille, II, 1.
- P. Entenux, 55; P.Hib,1,54; P. Tebt. IV;1135; I,159; III, 74.
- BGU. VIII, 1836;1851; P. Tebt, III, 1057; 922; 831, III, 715
 (267) P. Tebt. I, 27,11.47-64(113 B.C)

(۲۲۸) حسين حسين رزق، المرجع السابق، ص ١٩٠.

(*) من الوثائق التي تناولت حراسة الشونة في العصرين البطلمي والروماني الآتي :

P.C.Z, IV, 59745, notes, pp. 171-173;, P. Petaus, 70, P. Ryl, 11,90; P. Oxy, XXXIV, 27149.

(٢٦٩) إبراهيم نصحي، تأريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ١٦٥.

(۲۷۰) حسين رزق، المرجع السابق، ص ١٩٢.

(۲۷۱) نفسه.

(") من الوثائق التي تناولت حراسة الصوامع

P.C. Z., II, 59292;, III, 59509, P. Tebt, III, 857; P. Mich., V, 226, IX, 52;, P.Oxy, III, 522.

(۲۷۲) حسين رزق، المرجع السابق، ص ١٦٤.

(273) P.Hamb.1.17.

(274) Westermann & Keyes, Op. Cit., P.157.

(275) Z. Aly. Op. Cit. p. 304.

(276) Turner, E.G., "Egypt and the Roman Empire: the "Δεκαπρωτοι" JEA, 22, (1935)pp.7-8

(277) Ibid. p.8. note, 5.

لقد فحص "تارنر" سبعة عشر مرجعاً للديكابروتوي والتي يرجع أقدمها إلى ٧٤٧ م،

- Turner Loc Cit; P.Fay., 85.

(278) Z. Aly. Op. Cit., p.306.

(279) Ibid., p. 307.

(°) في بردية P.Oxy.,1410 كان مدة ولايته ٥ سنوات، في برديسةP.Oxy.1257، كانست

-Turner, Op. Cit. p.8 راجع/

ستوات،

(280) Ibid.

(281) Z. Aly, Op.Cit., p.305

(282) Turner, Op. Cit., p. 9.

(283) Ibid, pp. 10-11

الفصل الثاني

الطرق البرية والمحطات الواقعة عليها

لقد اهتم البطالمة بتجارة البحر الأحمر وبأسطوهم التجاري، وتمسل هذا الاهتمام في عنايتهم الفائقة بالطرق التي تربط شاطئ النيل بالموانئ التي أنشئوها على ساحل البحر الأحمر (1) ولم يكن الرومان أقل اهتماماً من البطالمة بالعناية بتلك الطرق، فقد أنشأوا شبكة من الطرق الرئيسية والفرعية التي تربط أجزاء المبلاد بعضها بعض، فضلاً عن تمهيد الطرق القديمة وصيانتها، وخاصة تلك المتي تربط النيل بالبحر الأحمر، وذلك لأنما تمثل شرايين رئيسية للمواصلات (أنظر ملحق رقم ٣)(١).

وكانت هذه الطرق التي توبط النيل بالبحر الأحر تمر عبر الصحراء الشرقية، تلك الصحراء التي لعبت دوراً هاماً في تاريخ مصر؛ فقد كانت مصدراً للسذهب، النحاس والعديد من المعادن الأخرى والأحجار الكريمة، فضلاً عن كولها المكان الذي تعبر من خلاله تجارة بلاد العرب والصومال والهند؛ ونتيجة لذلك فقد تم بناء عدداً كبيراً من الطرق هناك خلال العصور القديمة (العصر الفرعويي و اليونايي- الرومايي) وكانت لتلك الطرق أهمية خاصة خلال الاحتلال الرومايي لمصر، حيث أعيد افتتاح العديد من المناجم والمحاجر وتم التنقيب عن أخرى جديدة (آ). وقد مسهلت تلسك الطرق استغلال الرومان محاجر ومناجم الصحراء الشرقية، وفي هذا الصدد يعترف الميريدث (Meredith) بأن الرومان قد استغلوا خلال القسرون الأربع الأولى الميلادية صخور منطقة الصحراء الشرقية ومعادلها).

ولقد انشأ البطالة والرومان العديد من المحطات والآبار وأيضا الأبراج؛ وذلك خدمة قوافل التجارة التي تعبر من خلال الطرق التي تربط النيل بالبحر الأحمر، فها هو "سترابون" يخبرنا "بأن بطلميوس الثاني "فيلادلفوس" الذي قيل أنه أول من فستح بجيشه الطريق بين قفط (Coptos) على النيل وبيرينيكي على شاطئ البحر الأحمر، هو أول من انشأ المخطات علي هذا الطريق لخدمة القوافل التجارية السي تمسر مسن خلاله (٥) أما الآبار فيبدو ألها كانت قليلة أثناء العصر البطلمي؛ وذلك ما نسستنتجه من قول "سترابون" أيضا "بأن تجار القوافل كانوا فيما مضي - أي في عصر البطالمة وربما قبلهم - يسيرون ليلاً مهتدين بالنجوم، وكانوا كالملاحين يحملون أيضاً الماء في رحلاقم، أما الآن فقد أعدوا الآبار بأن احتفروها على عمق بعيد، كما ألهم إبتسوا صهاريج للأمطار مع ألها نادرة "١٥) وإن دل قول سترابون هذا فإنها يسدل علسي أن الآبار، وربما الأبراج أيضا، كانت كما قلنا نادرة جداً في العصر البطلمي في حين ألها انتشرت وبكثرة في العصر الروماني كما يؤكد على ذلك سترابون . أما بالنسبة للأبراج فيبدو ألها سمة رومانية خالصة لأن الأبراج من أهم خصائصها ألها كانست تستخدم كإشارات على الطريق، تدل الذين يعبرون من خلالها سسواء كانوا مسن المسافرين أو من القوافل تجارية على الاتجاه الصحيح للطريق، ومن ثم، فلو أن هذه الأبراج كانت منتشرة في العصر البطلمي لما كانت هناك حاجة إلى الاهتداء بالنجوم لمعرفة المسار الصحيح للطريق، ومن ثم، فلو أن هذه لمعرفة المسار الصحيح للطريق، ومن ثم، فلو أن المعرفة المسار الصحيح للطريق، ومن ثم، فلو أن هده لمعرفة المسار الصحيح للطريق، ومن ثم، فلو أن هده المعرفة المسار الصحيح للطريق، ومن ثم، فلو أن هده المعرفة المسار الصحيح للطريق.

ويجدر بنا قبل أن نبدأ في الحديث عن الطرق البرية بين النيل والبحر الأحمر أن نلقي أولاً: الضوء على المحطات والأبواج الواقعة عليها، لنتعرف علي سماتها وأشكالها والعلة من وجودها.

(أ) الحطات:

لقد انشأ البطالة والرومان العديد من المحطات على طول الطرق الصحراوية التي تعبر الصحراء الشرقية لتصل النيل بالبحر الأحمر؛ وذلك خدمة ، وهاية، وأيضا مراقبة أولئك الذين يعبرون من خلال تلك الطرق. والمحطة غالباً ما تكون عبارة عن "مبني قائم الزوايا وذو حوائط مبنية من الحجارة وبه أبراج دفاعية في كل الزوايسا تقريباً، وكذلك على جانبي البوابة الرئيسية، وبه عدد من الحجرات الصغيرة للحراس

والمسافرين، وفي منتصفه يوجد بنر، ومكان مفتوح للماشية مزودة بخزانات للمياه مصنوعة غالباً من قوالب الطوب الأحر المحروق لتخزين وحفظ المياه (٧٠).

ولقد أقام الرومان العديد من تلك المحطات المائية (Stations) أو "الهيدرويوماتا" (Hydreumata)، وكذلك العديد من المحسلات المخصصة لترول القوافل علي مسافات مناسبة، ولقد كانت الصحراء مزودة بمصدر للمياه العذبة عن طريق آبار المياه الجوفية الموجودة على مسافات غير بعيدة من سطح الأرض (٨).

ولقد كان هناك اختلافاً بين المحطات، يتوقف هذا الاخستلاف علسي طبيعسة الأرض التي أقيمت عليها المحطة وكذلك مدي خدمتها لحركة المرور^(٩) فقد كانست تلك المحطات تقوم بالعديد من المهام ومنها:

المهام الإدارية: حيث أن العديد من تلك المحطات كان عبارة عن نقاط تفتيش وتحصيل للضرائب المفروضة على القوافل التجارية ووسائل النقل (۱۰) فضلاً عن مراقبة التجار المسافرين وحمولاهم التي تعبر من خلال الصحراء اوذلك كما قلنا، لضمان تحصيل المكوس الجمركية المقررة (۱۱) كما أن تلك المحطات كانت نقاط توصيل وتوقف وإمداد للقوافل التجارية التي تمر بحا سواء كانست تلك القوافل تجارية أو عسكرية (۱۲) كما ألها أيضا تراقب تنفيسذ الأوامس والقوانين المائية (۱۳).

٧- المهام الأمنية: والتي تنقسم بدورها إلى شقين:

الشق الأول: حماية الطرق والقوافل التجارية. ويدل على ذلك موقع المحطة أو المكان الذي بنيت فيه، حيث أن الغالبية العظمي من تلك المحطات يقسع في قساع الوادي أو بالقرب من مناطق مرتفعة، ولكن القليل منها كان يقام بجوار الارتفاعسات العالمية والتي تزيد من قدرمًا الدفاعية بشكل كبير وذلك إن دل فإنما يدل علسى أن

تلك الخطات لم تين في الأصل لتقاوم الحصار لفترة طويلة، أو تسساعد علسي صسد اعتداءات أي قوي أخوى (15) ولكن يبدو أن الرومان أنشأوا ما أدركوا أنه مطلوب لمكافحة المجموعات الصغيرة من قاطعي الطريق، من البدو أو المغيرين الذين ينهبون القوافل التجارية و حمولات التجار سواء الذين يمرون بتلك الخطات أو الذين يمدون المسكرات والعاملين في المناجم والمحاجر بما يحتاجونه من مؤن(١٥) وما يؤكد ذلك قول "ميريدث" بوجود خسة نقوش هي عبارة عن رسائل من جندي إلى أخيه تتحدث عن الاحتياجات اليومية من الزيت والخبز والخضراوات. الخ، والتي يحتاجها النساس الذين يعيشون في منطقة الفواخير (El- Fawakher) التي تقع على الطريق من قفط إلى ليوكوس ليمن، ويبدو أن جيشاً كان يقيم في تلك المنطقة لفترة مسن السزمن(١٦٠) وربما يدل ذلك على أن الفواخير كان بما حامية عسكرية لحماية الطرق(١٧) فقد كان من أهم واجبات الحاميات العسكرية مراقبة الطرق والإشراف على القوافل التجارية التي تعبر الصحراء الشرقية إلى قفط، وكذلك السفن التجارية القادمة عبر النيال إلى قفط $^{(1)(1)}$ و كان أهم تلك الحاميات الحامية الموجودة في لاتوبوليس (Latopolis) (أسنا الحالية): والتي كانت ترسل الجنود للعمل في حراسة الطرق الصحراوية الممتدة بين النيل والبحر الأهمر(19).

فضلاً عن وجود بعض الفرق العسكرية التي تقوم بحراسة المحاجر وآبار المياه في الصحراء الشرقية، وكذلك تلك الموجودة على الطرق المستخدمة (٢٠).

أما الشق الثاني: فهو تعزيز الحكم الروماني (أو تعزيسز وجسود الاحستلال الروماني) فقد كانت الحاميات العسكرية تقيم محطة حيثما كان السسكان يسسببون القلاقل والاضطرابات، أو في الأماكن التي كان يوجد بها تجارة أساسية أو ممتلكسات اقتصادية وذلك بغرض حمايتها (٢١). ولقد كانت مصر العليا (Ano Aigyptos) إحدى المواقع التي أثارت القلق في ظل الاحتلال الروماني، بالإضافة إلى أن تلسك

المنطقة كانت تؤدي دوراً ووظيفة اقتصادية هامة. لذلك فقد كان من الضروري، بل ولابد من تواجد عسكري مرئي ومؤكد (٢٢) ؛ولذلك فقد وضع الرومان فيلقاً في طيبة أن وثلاثة كتائب في أسوان (Syene) (٢٢٠٥ فضلاً عن أن تلك المنطقة كانست مركزاً رئيسياً للعديد من الثورات القومية من زمن الاحتلال البطلمي (٢٤).

(ب) الأبراج:

بالإضافة إلى المحطات المتى امتدت على طول الطرق الصحراوية التي تصل النيل بالبحر الأحمر، فقد أقام الرومان العديد من الأبراج على طول تلك الطرق(أنظر ملحق رقم 1 ، ٥، ٦ ، ٧) ومن الملاحظ أن تلك الأبراج تقع في أمساكن مختلفة فالبعض منها يقع فوق قمة الجبل، والبعض الآخر يقع على جوانبه، وبعضها أسفل التلال أو على حوافه، أو تتوسطه، أو مجاورة لقاع الوادي، والعديد منها يقع مباشرة في قاع الوادي (٢٥). كما يلاحظ أيضا أن تلك الأبراج تختلف في المقساس و الشسكل والصنعة (٢٦) فقد ثبت بالدليل الأثرى أن الأبراج على طريق قفط - ليوكوس لسيمن كانت مربعة الشكل في حين أن بعض الأبراج على الطرق الأخرى جاءت دائريسة الشكل والقليل من الأبراج على طول طريق أبو شعر Abu Shaer = ميــوس هورمسوس)، مسونس کلاو دیسانوس (Mons Claudianus) و کینوبسولیس (Qena قنا Raenopolis) تقترب من أبراج طريق قفط ليوكوس من حيث ألها أبراج مربعة الشكل وكذلك من حيث المقاس والجودة(٢٧) وإن دل هذا الاخستلاف سواء في موقع إقامة البرج أو في شكله أو في مقاسه، فإنما يدل على اختلاف الغرض من إقامة هذا البرج فضلاً عن أن هذا الاختلاف قد يعكس اختلافاً في عصر البنساء والوظيفة (٢٨) لذلك يبدو أن تلك الأبراج كانت تنقسم إلى ثلاثة أنواع:

1- أبراج الإشارة. ٢- أبراج المراقبة. ٣- أبراج التفتيش (٢٩).

١- أبراج الإشارة:

يري البعض أن الأبراج المربعة الشكل كانت تستخدم كإشسارات علسي الطريق، فضلاً عن وجود بعض المعالم التي كانت تستخدم لنفس الغرض (٢٠٠).

وكانت الأبراج التي تستخدم بغرض الإشارة لابد أن تكون ظاهرة للعيان (٢١) لذلك فقد وضعت تلك أبراج في أماكن مرتفعة بحيث يمكن رؤيتها مسن بعيد (٢١) كذلك كان هناك خط مستمر من العلامات مسابقة السذكر بسين كسل بسرجين متعاقبين (٢٣).

وقديماً كان السفر عادة ما يكون باستخدام أدلاء مسن ذوي الحسرة بتلك المطرق لتحاشي الحاجة إلى علامات المطريق (٢٥) أو كما ذكر "سترابون" كما قلنا مابقاً "بأن تجار القوافل كانوا يسيرون ليلاً مهتدين بالنجوم (٢٥) وذلك لأن العديد من المطرق (إن لم يكن جميعها) لم يكن بها علامات ترشد المسافرين إلى المطريق الصحيح ولقد كانت قفط ليوكوس ليمن علي سبيل المثال تجتاز من زمن بعيد ولكن لم توضع لها علامات إلا في العصر الروماني، كما أن هناك طرقاً معينة كانت غير واضحة واصبح ارتيادها أكثر سهولة بواسطة الإشارات التي وضعت على مسافات قريبة وبشكل متكرر (٢٠٠).

٧- أبراج المراقبة:

هناك العديد من الأبراج التي شيدت بغرض مراقبة رواد الطريق، لذلك فقد شيدت هذه الأبراج فوق قمم الجبال حتى يتسنى لحارس البرج رؤية الطريق بشكل واضح، وذلك بغرض تأمين الطريق، حيث أن السفن التي تسافر من وإلي الشرق عبر البحر الأحر وهي محملة بمختلف البضائع تحتاج إلى تأمين تلك البضائع أثناء نقلها عن طريق البر، وكذلك بعض المناجم وخاصة مناجم الذهب، فضلاً عن عمليات النقسل

التي تتم بين الأقاليم المختلفة تحتاج إلى إمدادها بالحماية اللازمة عن طريق الحسراس المقيمين في المحطات على امتداد الطرق الصحراوية (٢٧٠).

وكان الجنود يرسلون من الحاهبات العسكرية الموجودة في المحطات المائية ويتم توزيعهم بالتناوب ليراقبوا الطريق من خلال تلك الأبراج، وكانست المراقبة تستم بالتنسيق مع باقي الأبراج المنتشرة على طول الطريق، وذلك بتبادل الإشارات أثناء مرور أي من القوافل (٢٨) ولقد كان هؤلاء الجنود أما الهم يؤدون خدمة إلزامية أو ألها كانت قوات من الجيش النظامي، أو قوات تخدم في مهمة مناوبة حراسة الأبراج (٢٩) ويبدو أن غالبية الأبراج كانت مأهولة بشكل مستمر، ولكن على الرغم من وجسود ما يدل على طول فترة الإقامة فإن ما تم العثور عليه غير كاف، وربحا يرجع ذلك إلى أن بعض الحاميات العسكرية ربحا استخدمت فيما بعد أوعية أكثر مرونة مثل: جلسد الحيوانات، والجلد المدبوغ، أو صناديق من سعف النخيل والسلال التي لا يترك منها الحيوانات، والجلد المدبوغ، أو صناديق من سعف النخيل والسلال التي لا يترك منها إلا القليل أو لا يترك منها شئ على الإطلاق (٢٠).

وكانت غالبية الأبراج مكشوفة أو كان بما تجويف موجود في قمة بعيض الأبراج استخدم كواقي وحامي من الرياح، ومن المحتمل أنه كان يكفي لشخص واحد فقط، بينما يبقي الآخرين اسفل المبرج ويحل الواحد منهم محل الآخر في فترات منتظمة ويفترض، هذا الوضع وجود حامية إضافية قد تكون مجاورة للبرج (٢٠٠).

وكان على المقيمين في البرج أن يكونوا متواجدين بشكل دائم فيه عندما يحين الوقت المناسب لإرسال أو استقبال إشارة بمعرفة عامل الإشارة أثناء مرور إحدى القوافل (٢٤) ولقد كانت الإشارة ترسل للهيدريوما المجاورة لتعلمها باقتراب وصول القوافل التجارية أو غزو البدو الطامعين في الغنائم، وذلك لكي يكونوا مستعدين، إما لاستقبال القوافل التجارية أو الدفاع عنها (٢٤).

إن العديد من أبراج المراقبة كانت تقع علي ارتفاعات عالية، وذلك لكي يتسنى للحارس الموجود على التل أن يري بشكل واضح، وذلك على عكس الحارس الموجود على الندي لا يمكنه الرؤية بشكل واضح، ولأن قطاع الطريق والبدو الغزاة يمكن رؤيتهم من أعلى قبل رؤيتهم من أسفل لذلك كان يتوجب على الحارس الموجود على التل أن يستلم الإشارات في الوقت المناسب (44).

ولكن كيف كانت تتم عملية تبادل الإشارات، وما هي الوسيلة التي كانست تستخدم آنذاك؟

يبدو أن عمال الإشارة كانوا يستخدمون النار في إحداث الإشارات اللازمة، ولكن استخدام النار كان يتطلب مواد شديدة الاشتعال. وكذلك وجود صعوبة في إمداد الأبراج التي تقع علي مسافات بعيدة بالوقود، فضلاً عن أن الغرفة التي توجد في قمة البرج قد لا تفي بالغرض، علاوة علي ذلك، لا يوجد دليل علي وجود رمال أو دليل علي الاحتراق (كما أثبتت ذلك عمليات التنقيب التي تمت في أماكن تلسك الأبراج). ولكن علي أية حال فإن وجود المنات من الفجوات في جلران الأبراج قد ينهض دليلاً على استخدام تلك الفجوات كأماكن لوضع المشاعل التي يمكن رؤيتها ليلاً

وربما كان عمال الإشارة يستخدمون نوراً كاشفاً، مع ذلك فإن الرياح القوية المستمرة في الإقليم قد تبدو دليلاً مناهضاً لذلك(٢٠٠).

وربما استخدم أيضا عمال الإشارة الأعلام الملونة اللامعة، ولكن تلك الأعلام ربما استخدمت أثناء النهار حيث تكون الرؤية سهلة لمسافة ٥كم(٤٧).

كما أنه من المكن أن يكون عمال الإشارة قد استخدموا الزجاج العاكس (المرايا) أو أسطح مصقولة أخرى ثعكس ضوء الشمس. ولابد أن تكون الأدوات المستخدمة في الإشارات قابلة للحمل أو النقل وذات أحجام صغيرة، مثل الرايات

والمرايا، التي تكون سهلة الحمل ولم تترك أي اثر اليوم. ولكن المرايا المستخدمة في إحداث الإشارات وكذلك الرايات، بالطبع سوف تكون حائلاً دون الاتصال ليلاً (١٩٤٠). لذلك يبدو أن استخدام المشاعل في إحداث الإشارات كان يستخدم أثناء الليل، أما المرايا والرايات الملونة اللامعة فكانت تستخدم أثناء النهار. كما أن عامل الإشارة كان بتلقي الإشارة من البرج اللاحق له ليرسلها للبرج السابق عليه، وبذلك نري أنه كان هناك نظام دقيق للغاية في مراقبة وتأمين الطرق الصحراوية وروادها سواء من التجار أو المسافرين.

(٣) أبراج التفتيش:

أما بالنسبة لأبراج التفتيش، فيبدو أن الأبراج التي كانت تقع في قاع الوادي كانت تستخدم في كنقاط تفتيش حدودية (٢٩).

الطرق البرية

أولاً: الطرق الرئيسية:

لقد كانت تجارة الشرق القادمة عبر البحر الأحمر تصل إلى الإسكندرية عن طريقين: إما ألها كنت تحمل بالسفن حتى أقصى طرف البحر الأحمر عند هيروؤنوبوليس (Heroonopolis) (تل المسخوطة)، ثم تحملها بعد ذلك السفن النهرية عبر القناة التي حفرها بطلميوس الثاني فيلادلفوس لكي تصل إلى النيل بالبحر الأحمر، ولكن يبدو أن هذا الطريق لم يكن طريقا موفقاً، حيث تشير الدلائل إلى أن تلك القناة لم تعد صالحة للملاحة قبل لهاية عهد الأسرة البطلمية (٥٠٠). أو أن تلك التجارة القادمة من المشرق عبر البحر الأحمر كانت تفرغ في إحدى موانئ البحر الأحمر الجنوبية، ثم تنقل عن طريق دواب النقل عبر الصحراء المشرقية إلى قفط، ثم تعمل من هناك على السفن النهرية لكي تنقل عبر النهر إلى الإسكندرية (١٥٠).

كانت تربط تلك المواني الواقعة على البحر الأحمر شبكة من الطرق الرئيسسية والفرعية والتي تصلها بالنيل مروراً بتلال البحر الأحمر، وتلك الطرق هي(أنظر ملحق رقم ٨):

۱ - میوس هورموس (Myos Hormos) (*)

۲- فيلوتيراس (Philoteras) (*)

⁽¹⁾ (Leukos Limen) ليوكوس ليمن -٣

ه - برينيكي (Berenice) (*) (*)

ه- طريق هادريان (Via Hadrian)

وكانت تلك الطرق تصل النيل إما عند أبوللونوبوليس ماجنا (إدفو حالياً) (٢٠) أو عند كينوبوليس (قفط) (٥٠) ويذكر بلينيسوس (قفط) (٥٠) أن كيبتوس كانت سوقاً بالقرب من النيل للتجارة القادمة من الهنسد وبلاد العرب (٢٥) أما أبوللونوبوليس ماجنا، فقد كانت تأتى إليها حركة المرور البرية في العصر البطلمي من بيرينيكي، ولكن في العصر الرومايي تضائلت أهميتها بعسد أن أصبحت كيبتوس أو " قفط " مركزاً تجارياً بارزاً (٢٥).

ولقد نقلت تلك الطرق – فضلاً عن نقلها لتجارة الشرق – منتجات المحساجر والمناجم المنتشرة في الصحراء الشرقية (٥٨) حيث كانت تلك الصحراء تمتاز بوجود كم كبير من مناجم الذهب والزمرد (Topaz)، وكذلك محاجر الأحجار المختلفة مثل أحجار الجرانيت والبريشيا (Breccia) (٥٩).

(أ) طريق قفط (Coptos)- بيرينيكي (Berenice)

لقد أنشأت بيرينيكي في القرن الثالث ق.م أمن أجل خدمة تجارة الأفيسال الإفريقية أن القادمة من أثيوبيا (Ethiopia) لصالح البطالمة في الإسكندرية، ولقد كانت تجارة الأفيال تجارة هامة، ويظهر ذلك من خلال نقش عبارة عسن خطساب

مؤرخ بالعام ٤ ٢ ٢ ق.م كتبه مصري يعيش في بيرينيكي إلى أناس يعيشون في محطـة تقع إلى الجنوب من بيرينيكي يخبرهم "بأن رحلة قد أنفذت إلى الجنوب لإحضار أفيال جديدة، ويطمئنهم بأن هذه الأفيال سوف تصل قريباً إلى بيرينيكي وهي في طريقهـا إليهم مع إمدادات الحبوب"(٢٠)

بالإضافة إلى تجارة الأفيال (م) فقد خدمت طريق بيرينيكي تجارة الشرق القادمة من الهند وبلاد العرب فضلاً عن خدمتها لمحاجر ومناجم الصحراء الشسرقية، السي كانت تعمل لصالح الملك البطلمي (١٦)، ولقد ظلت بيرينيكي لأربعة أو شحسة قسرون الميناء الرئيسي لدخول التجارة بين الشرق ومصر (١٦) ولقد ذكر طريق بيرينيكي في العديد من المصادر الأدبية منها ما جاء عند "سترابون" "بأن هناك طريس يحتسد إلى البحر الأحمر بالقرب من بيرينيكي، وليس بما مرفأ ولكن بما مرسي صالح للملاحسة لحسن موقع المطريق. ويقال أن فيلادلفوس كان أول من فتح بجيشه هسذا المطريس الذي لا ماء فيه، وأول من انشأ المحطات فيه كما لو كانت قد أنشستت خصيصساً للقوافل التجارية (١٦٥).

كما جاء ذكرها أيضا عند "بليني"، حيث ذكر "ألها تمتد عبر الصحراء الشرقية من قفط إلى بيرينيكي وأن هذا الطريق كان حلقة وصل هامة في الطريق الشرقية بين الإمبراطورية الرومانية والهند"(١٤).

وربما كان يستخدم طريق بيرينيكي في العصور القديمة ولكنه هجر لسبب ما. وعندما جاء فيلادلفوس أعاد استخدام هذا الطريق من جديد ويؤيد هذا الرأي قول "ميريديث" "بأنه من المحتمل أن بطلميوس الثاني قام بإعادة تأهيل وتحصين الطريسق القديم أي طريق بيرينيكي (٢٥) وإن كان هذا المطريق لم يكن مستخدماً بشكل كسبير لتجارة القوافل خلال العصر الروماني (٢٦) وكانت المسافة من بيرينيكي إلى النيل بسراً تبلغ مائتان وستون كيلو متراً (٢٩) وتبعد عن كينوبوليس (قنا) مسيرة أحد عشر يوماً،

ولكنها لم تكن موقعاً مثالياً؛ بسبب بعدها عن النيل، وكذلك بسبب مياهها الضحلة في المدخل وكذلك الرياح الشديدة (١٨).

المحطات الواقعة على طريق قفط - بيرينيكي

هناك العديد من المحطات التي تقع على هـــذا الطريـــق- مـــن قفــط- إلى بيرينيكي- منها ما تم اكتشاف مكانه على الأرض عن طريق البعثات الأثريـــة الــــق عملت في تلك المناطق () ومنها ما ورد عن الكتاب القدامي ()

ولقد ورد عن بليني أسماء ثمان محطات تقع علي هذا الطريق فضلاً عسن المخطات التي وردت في مخطوط أنطونين (Antonine Itinerary) وكذلك من خلال خريطة بيوتنيجر (The Peutinger Map).

محطة المفارق (El-Mefarik): وهي أول المحطات على الطريق بعد محطسة قفط والتي أعطانا إياها الجغرافيون القدامي كنهاية لطريق قفط - بيرينيكي علبي النيل (١٩٠٥) وهي محطة تم اكتشافها من قبل البعثات الأثريسة ولم يسذكرها أي مسن الكتاب القدامي، وتبعد عن قفط حوالي ١١ ميلاً رومانياً (٢٠٠).

عطة فوينيكون (Phoenicon): وفوينيكون هو الاسم الدي ورد في عنطوط انطونين (۱۱) ولكن بليني لم يذكر هذه المخطة ولكنه ذكر هيدريوما تقع بالقرب منها، سماها الهيدريوما الأولى (Hydreuma I) وذكر أن المسافة بين هذه الهيدريوما وبين قفط حوالي ۳۲ ميلاً رومانياً (۲۳) في حين أن محطة فوينيكون تبعد عن قفط حوالي ۲۶ ميلاً رومانياً (۲۳) ويبدو أن بليني قد الحطا في تقديره للمسافة إلى الهيدريوما والتي بالتأكيد كانت محطة فوينيكون (۲۵) كما أن المسافة الدي جساءت في خويطة بيوتنجر أقل بكثير من المسافة الحقيقية فقد جاءت المسافة في هذه الخريطة بيوتنجر أقل بكثير من المسافة الحقيقية فقد جاءت المسافة في هذه الخريطة في علم أن المسافة في هذه الخريطة في الميلاً رومانياً، وهذا بالتأكيد خطأ في تقدير المسافة "والاسم الحديث لهسنده المسافة الحياً والاسم الحديث المسافة المسافة المسافة المسافة المسافة الحديث المسافة المسافة الحديث المسافة الحديث المسافة المسافة

المحطة هو لقيطة (Lakéta) وتبعد هذه المحطة عن محطة المفارق السابقة لها بحوالي ١٠ ميل روماني(٢٦).

محطة ديديمي (Didyme): وتلي محطة "فوينيكون" أو محطة "لقيطة" واسم ديديمي هو الاسم الذي ورد في مخطوط أنطونين (٧٧) وذكر في خريطة بيوتنجر باسم ديديموس (Didymos) (٢٨) ولكنها لم تذكر عند بليني ، والاسم الحديث لهذه المحطة هو "خشم المنيه" (Khashm el-Menih) (٢٩) و"ديديمي" تعني "انحطة التوأم" (٢٠٠ وتبعد ديديمي عن قفط حوالي ٤١ ميلاً رومانياً، في حين ألها تبعد عن "فوينيكون" المسابقة لها بحوالي ٢٥ ميلاً رومانياً (٨١).

محطة أفروديت (Aphrodite): وتأتي بعد محطة "ديديمي" أو "خشم المينسه" وأفروديت هو الاسم الذي ورد في مخطوط أنطونين (٢٨) وذكرت في خريطة بيوتنجر باسم أفروديت (Aphrodites) (٢٨) ولكن بليني أعطانا محطة لم يذكر اسمها لابد أنما محطة "أفروديت (4 أورقع هذه المحطة بين هيدريومته الأولى والثانية والتي قال أنما تبعد عن المحطة الأولى (وهي بالنسبة له الميسدروما الأولى) وهسي اللقيطة (ومانياً، في حين أنما تبعد محطة ديديمي حوالي ٢١ ميلاً رومانياً (٢٨) وذكر "ميريديث" أن هذه المحطة ذكرت لأول مرة في مخطوط أنطونين ولم تذكر في المصادر الكلاسيكية من قبل (٨٠) والاسم الحديث لهذه المحطة هو "المنيه" (Menih).

محطة كومباسي (Combasi): وتلي هذه المحطة محطة "أفروديت" أو "منيسه" ولقد وردت في مخطوط أنطونين بهذا الاسم (۱۹۸ وذكرت في خريطة بيسوتنجر باسسم كونباسن (Conpasin) (۱۰) وذكرت عنسد بلسيني باسسم الهيسدريوما الثانيسة (Hydreuma II) (۱۱) والاسم الحديث لها هو "دغباج" (Daghbag) وبتعد عن قفط حوالي ۹۲ ميلاً رومانياً، في حين ألها تبعد عن محطة أفروديت بحوالي ۲۱ مسيلاً رومانياً،

محطة أبو قرية (Abu Kariah): وتأيّ بعد محطة "كومباس" أو "دغباج" ولم تذكر من قبل أي من الكتاب القدامي، ولكنها اكتشفت علي الأرض من قبل البعثات الأثرية، وتبعد هذه المحطة عن قفط حوالي ١٠٩ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن المحطة السابقة لها وهي محطة "دغباج" ١٧ ميلاً رومانياً (٩٣).

محطة جوفيز (Jovis): (راجع ملحق رقم ٩) وهو الاسم السذي ذكسر في مخطوط أنطونين (٩٠) ولكنها ذكرت في خريطة بيوتنجر باسم "ديسوس" (Dios) (٩٥) ولم تذكر عند بليني، والاسم الحديث لهذه المحطة هو بيزا (Beza) (٩١) وهي عبسارة عن محطة صغيرة، وصهريج للمياه، وبئر وتبعد هذه المحطة عن قفط حسوائي ١١٦ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن المحطة السابقة عليها وهي محطة "أبسو قريسة" ٧ مسيلاً رومانياً (٩٧).

محطة أريستونيس (Aristonis): وذكرت هذه المحطة في مخطوط أنطونين بهذا الاسم (ملك) (ملك) (لاسم (ملك) (ملك) (لكنها ذكرت في خريطة بيوتنجر باسم "اكسيرون" (Xeron) ولم تذكر هذه المحطة عند بليني. والاسم الحديث لهذه المحطة هسو "جسرف" (Gerf)، ويطلق عليها "كويات" اسم "فيسائي" (Fessali) وتبعد عن قفط حوالي ١٣٦ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة "جوفيز" حوالي ٢٠ ميلاً رومانياً (١٠٠٠).

محطة فالاكرون (Phalacron): وهو الاسم الذي ذكرت بسه في مخطسوط أنطونين (۱۰۱) ولكنها ذكرت في خريطة بيوتنجر باسنسم "فيلاكسون" (Philacon) (۲۰۱) ولكنها لم تذكر عن بليني، وتبعد هذه المحطة عن قفسط حسوالي (۱۵۷) مسيلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة أريستونيس السابقة عليها بحوالي ۲۱ ميلاً رومانياً (۱۰۲) وعند هذه المحطة تتفرع طريق بيرينيكي إلى فرعين: قرع يكمل الطريق إلى بيرينيكسي والآخو يتجه نحو الغرب حتى يصل إلى أبوللونوبوليس (إدفسو) علسي النيسل (۱۰۵) والاسم الحديث لهذه المحطة هو "دويج" (Dweg) (۱۰۰۰).

محطة قرية أم عشرة (Kariat Umm Ushrah): وهذه المحطة من المحطات التي تم اكتشافها على الأرض من قبل البعثات الأثرية، ولم يذكرها أي من الكتساب القدامي، وتبعد هذه المحطة عن قفط حوالي ١٧١ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة فالاكرون السابقة عليها بحوالي ١٤ ميلاً رومانياً (١٠١٠).

محطة أبوللزنوس (Apollonos): وتأيّ هذه المحطة بعد محطـة "أم عشـرة". وذكرت هذه المحطة في خريطة بيوتنجر باسم "أبوللونوس" أيضا (١٠٠٠) وذكرت عنـد بليني باسم "أبوللو" أو "أبوللونوس" (١٠٠٠) والاسم الحديث لهذه المحطـة هـو "وادي هال" (W.Gemal) وتبعد هذه المحطة عن قفط حوالي ١٨٦ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة أم عشرة" بحوالي ١٥ ميلاً رومانياً (١٠٠١) ومحطـة أبوللونـوس محطـة مستطيلة (١١٠١) ويتفرع منها طريق يتجه شرقاً ثم شمالاً مروراً بمناجم الزمرد في محطـة سيكيت (Siket) ثم جبـل "زابـارا" (Zabara) أو جبـل "مماراجـدوس" سيكيت (Smaragdus) ثم تستمر في الاتجاه شمالاً (١١٠١) حتى تصل إلى منـاجم المنهب في "سوكاري" (Sukari) ثم تعجه إلى الشمال الغربي منها تسـمي محطـة "القرية" (Kreyah) ثم تتجه إلى الشمال الغربي منها تسـمي محطـة "القرية" (Kreyah) ثم تتجه إلى الشمال الغربي حتى تلتقي مـرة أحـرى بطريـتى بيرينيكي في محطة "جوفير" أو "بيزا" (١١٠١)

وفي الجنوب (جنوب محطة أبوللونوس): يتجه هذا الطريق إلى الجنوب الشرقي علي المتداد "وادي جمال" في "أم كابو" (Umm Kabu) والتي يحتمـــل أن محطــة عربية (١١٣) كما أن هناك محطة تقع إلى العرب من محطة "أبوللونوس" تسمي جيلـــي (Geli) وهي من المحطات التي اكتشفت من قبل البعثات الأثرية (١١٤).

محطة أبو حيجيليج (Abu Hegilig): ولم تذكر هذه المحطة من قبل أي من الكتاب القدامي، ولكنها اكتشفت من قبل البعثات الأثرية، وبما خزانسان للميساه، وتبعد عن قفط حوالي ٢٠٦ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة أبوللونوس السسابقة عليها بحوائي ٢٠ ميلاً رومانياً (١١٥).

محطة كبالسي (Cabalsi): وكبالسي هو الاسم السذي ورد في مخطوط أنطونين، ولكنها جاءت في خريطة بيوتنجر باسم" كابو" (Cabau) (111) ولم تذكر هذه المحطة عند بليني.

والاسم الحديث لهذه المحطة هو "أبو غصون" (Abu Ghusun)، وتبعد هذه المحطة عن قفط حوالي ٢١٢ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة أبو حيجيليج، بحوالي ٢ ميل روماني (١١٧).

محطة أبو غالكه (Abu Ghalka): وتلي محطة "أبو غصون" أو "كبالسسي" وهي محطة صغيرة، اكتشفت من قبل البعثات الأثرية، ولم تذكر من قبل أي مسن الكتاب القدامي، وتبعد هذه المحطة عن قفط حوالي ٢١٨ ميلاً رومانياً، بينما تبعسد عن قفط حوالي ٢ ميل روماني (١١٨).

محطة خاشير (Khashir): يذكر "موراي" أن محطة "نوفسوم هيدريوما" (Novum Hydreuma) والتي جاءت عند بليني هي نفسها محطة "خاشير" والتي ثم اكتشافها من قبل البعثات الأثرية، وذلك لأنها تقع تقريباً في نفس المكسان الدي حدده بليني علي أنه محطة "نوفوم هيدريوما". وتبعد محطة خاشير عن قفسط حوالي ٢٣١ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن المحطة السابقة عليها، وهي محطة "أبسو غالكة" حوالي ١٣ ميلاً رومانياً (١١٩) ولم تذكر هذه المحطة في مخطوط أنطونين، ولا في خريطة بيوتنجر.

محطة كينون (Cenon): واسم هذه المحطة طبقاً لما جاء في مخطوط أنطونين، وكذلك وفقاً لخريطة بيوتنجر (١٢٠) ولكن بليني يسمي هذه المحطة "فيتوس هيدريوما" (Vetus Hydreuma) كما يسميها أيضا "هيدريوما تروجلويتكا" (١٢١) والاسم الحديث لهذه المحطة هو "أبو قرية" (Abu Kureyah).

ومحطة "أبو قوية" أو "كينون" هي أقرب المحطات على الطريت المسؤدي إلى بيرينيكي وبما ثلاثة حصون صغيرة، تقع على وديان منعزلة تمتد لمسافة ميل على الوادي، بحيث يفصل بينها مسافات من الأرض، ويطل آخر هذه الحصون على بئسر بمانيه بقايا من الممكن أن تكون بداية لجدول مائي صغير يمتد حتى موضع المحطة الرئيسي (۱۲۳) فضلا عن أن هذا الحصن الصغير يضم بين جوانيه نقطة عالية يمكن من خلالها رؤية المناطق الأخرى (*)(*) وتعتبر هذه المحطة نقطة التقاء مع طريق هادريان خلالها رؤية المناطق الأخرى (*)(*) وتعتبر هذه المحطة غن فقط حوائي ۲٤۲ ميلاً رومانياً بينما تبعد عن المحطة السابقة عليها وهي محطة "خاشير" حوائي ۱۱ ميلاً رومانياً (۱۲۵).

محطة سيكيت (Sikét): هذه المحطة تم اكتشافها من قبل البعثات الأثرية، ولم يذكرها أي من الكتاب القدامي، وهي محطة صغيرة، تقع علي بعد حوالي ٢٥٥ ميالاً رومانياً من فقط، بينما عن محطة "أبو قرية" بحوالي ١٣ ميلاً رومانياً(١٢٦).

محطة بيرينيكي (Berenice): وذكرت هذه المحطة عند بليني في كسلاً مسن مخطوط أنطونين، وخريطة بيوتنجر (*) (١٢٧) وكذلك عند سترابون (١٢٨) وتبعد هده المحطة عن قفط بحوالي ٢٥٩ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة سيكيت بحوالي ٤ ميلاً رومانياً (١٢٩) والاسم الحديث لهذه المحطة هو "مدينسة الهسراس" ((٢٠١) (Harras) (١٣٠).

وكان طريق "بيرينيكي" هو الطريق المفضل لكل من البطالمة والرومان. ثم تضاءلت أهميته واصبح طريق "ميوس هورموس" (Myos Hormos) هو الطريسق المفضل لدي الرومان (١٣١).

و يؤكد "سترابون" علي أهمية طريق "ميوس هورموس" ويصفه بأنه الطريسق الأشهر ما بين الطرق التي تربط النيل بالبحر الأحمر. بل والأكثر رواجاً(١٣٢) نجد أن بليني يؤكد أيضا علي أهمية طريق بيرينيكي. وأن التجارة كانت تتجه عبره، بل وأن

الأسطول كان يبحر من ميناء بيرينيكي إلى الهند (177) ويفسر "السيتون" (Alston) ذلك بأن طريق بيرينيكي ربما تطورت بعد عصر سترابون (14 ق.م $^{-17}$ م) وقبل عصر بليني (14 $^{-176}$).

(ب) طريق قفط - ميوس هورموس (*):

لقد كان طريق ميوس هورموس (أنظر ملحق رقم ١٠) أحد أهم الطرق التي تربط النيل بالبحر الأحمر، والتي تنقل تجارة الشرق القادمة عبر البحر الأحسر. حيث كانت السفن التجارية تفرغ جزء من حمولتها في هذا الميناء، ثم تنقــل علـــى دواب النقل عبر هذا الطريق مجتازة الصحراء الشرقية، حتى تصل إلى قفط على النيل (1^{ra)}. ولقد كان بهذا الطريق حركة مرور كبيرة؛ وذلك بسبب وجود العديد مسن المحاجر التي يمر بما هذا الطريسق مثسل محساجر جبسل بورفسايريتيس(Mons^(*) Porphyrites) أو جبسل السدخان (*)وكسذلك جبسل كلاوديسوس (Porphyrites Claudianus) (*) (187) . ولقد كانت منتجات تلك المحاجر تنقل عبر هذا الطريق، حيث كانت آلاف الأطنان من الأحجار (وخاصة أحجار السماق) تنقل إلى روما، وذلك عن طريق عربات نقل جرها الحيوانات حتى تصل إلى النيل عند كينوبسوليس (kaenopolis) ثم توضع في المراكب النهرية لتنقل عسبر النيسل إلى الإسكندرية ومن هناك تشحن في السفن الشراعية التي تحملها عبر البحر المتوسط إلى ميناء روما (ميناء أوستيا)(١٣٧١). فضلاً عن أن بعض منتجات مناجم ومحاجر الصحراء الشرقية كانت تنقل عن طريق البحر الأحمر، حيث تنقل من الحاجر والمساجم في العربات التي تجرها الحيوانات حتى ميناء ميوس هورموس" ومن هنساك تشحن في السفن التي تنقلها عبر البحر حتى ميناء القلزم (Clysma) ('') ثم تنقل عـــن طريـــق المراكب عبر قناة النيل القديمة التي تربط النيل بالبحر () ومن النيل تشحن بالسمة عبر النيل حتى الإسكندرية ومنها تنقل إلى روما(١٣٨١) ويشيز "تشمارلزوورث" إلى أن

استغلال المحاجر التي في الصحراء الشرقية ظل منذ العصر البطلمي وربحا قبل ذلك-واستمر طوال العصر الروماني تقريباً، كما يشير إلى أن الرومان قد مارسوا بعن السيطرة على المناجم والمحاجر طوال فترة حكمهم (١٣٩) ولقد احتاجت تلك المحساجر والمناجم والمستعمرات الأخرى إلى مصادر ضخمة ومنتظمة لمعض المواد التي تحملها القوافل التجارية (١٤٠٠).

ولقد قام أغسطس ببناء صهاريج المياه على الطريسق بسين قفسط و ميسوس هورموس مما أدى على انتعاش التجارة في البلاد بوجه عام (١٤١). كم تم تزويد الطريق فيما بعد بمحطات المياه واستراحات للتجار (١٤٦) فضلاً عن توفير حراس مسلحين في تلك المحطات لحماية المسافرين (١٤٣).

المحطات الواقعة على طريق قفط - ميوس هورموس

هناك العديد من المحطات التي تقع على طول هذا الطريق ابتداء من قفط علي النيل مروراً بكينوبوليس شمالاً والتي تقع على النيل أيضاً، حتى تصل إلى ميناء ميوس هورموس على البحر الأحمر.

واستناداً إلى قول "سترابون" بأن الرحلة من ميوس هورموس تستغرق ستة أو سبعة أيام.

" η δ οδος εστιν εξ η επτα η μερων" $^{(144)}$

فإن متوسط عدد الخطات من قفط إلي ميوس هورموس يكون ست محطات بين محطي البداية والنهاية، حيث أنه من المحتمل أن عدد الخطات يطابق عدد الأيام (١٤٥) ويفترض "موراي" أن الحطة الإضافية لابد وألها تقع بجوار الخطات الخمس التي وجدت بالفعل، وبناء على ذلك فإنه حدد مكان الحطة السادسة بجوار بشر "أرس" (Aras) وهو المكان الدي يتشعب منه الطريق إلى فيلوتيراس (Philoteras) ومونس كلاوديانوس (١٤٦) ويؤكد كل من "ميريديث" و "تريجيرًا"

(Tregenza) قول "مواري" بقولهما بوجود آثار بقايا محطة بالقرب من البئسر في "الأراس" بل ويرجح كل منهم إمكانية وجود محطة بين محطة قنا ومحطة الحيتة (El الأراس" بل ويرجح كل منهم إمكانية وجود محطة بين محطة قنا ومحطة الحيت (Hetah (خصر الجن)) (Kaser El-Jin) أنظر ملحق رقسم (۱۲,۱۱) علسي الطريق المتجه جنوب وادي "قنا" ومحطة "وادي الاطسرش" (Wadi El Atrash) وذلك لأن المسافة بين قنا والحيتة كبيرة ومن غير المعقسول عسدم وجسود محطسة بينهما (۱٤٧).

إن الطريق من قفط إلى ميوس هورموس يتبع النيسل مسن قفسط إلى قنسا (Wadi Kenah) ومن ثم يتوغل داخل الأراضي إلى "وادي قنا" (kaenopolis) ثم إلى بتر أراس وهو بتر قليل الملوحة (١٤٨) وهو أول بتر روماي في المسافة من قنا إلى جبل الدخان (جبل بورفايريتيس) ويقع على بعد حوالي ٢١ كم من قنا (١٤٩٠).

ومن محطة "الأراس" يستمر الطريق في الصمود شمالاً إلى وادي قنا حتى يصل إلى محطة "الحيتة" (El-Hetah) أو قنا القديمة (Qena El Kadim) والتي تبعد عن قنا بحوالي ٥١ كم (١٥٠٠) وهي المحطة الثانية على الطريق من قفط إلى ميسوس هورموس (١٥٠١).

وتتكون محطة الحيتة من جزأين :

الجزء الأول: هو الحصن الذي في مستوي السوادي، بالإضافة إلى موضع للحيوانات يقع بجانبه.

الجزء الثاني: مبني من الطوب اللبن علي تل صغير، يبدو أنه مركسز قيسادة لإحدى الوحدات العسكرية المرابطة هناك، أو مركز قيادة رجال الشرطة المناط بمم حماية الطرق الصحراوية (١٥٢) ويبدو أن محطة الحيتة كانت محطة للمياه، وذلك لوجود خزان مياه بما فضلاً عن وجود بثر للمياه، ودروب للحيوانات أيضاً (١٥٣).

ومن "الحيتة" يدور الطريق إلى الشمال الغربي عبر سهل "نجمع الطهر" (Nagaat-Ter) (أنظر Nagaat-Ter) أنظر ملحق رقم ١٣) والتي تبعد عن قنا بحوالي ٧٠ كم (١٥٠١).

ولقد أشار "سكيف" (Scaife) إلى نقطة تقع بالقرب من الحيتة على بعد أربعة أميال منها، ووصفها بأنما بقايا معلم صغير يبدو أنه كان يحتوي على ثلاثــة أو أربعة حجرات قفط، كما لاحظ أيضا وجود أعمدة تمتد من هذا الموضع إلى محطــة "الساقية" (180).

ومحطة الساقية، هي محطة مياه (Hydreuma)، تحتوي على بنسر وحسزان ضخم للمياه، وعلى بعد مسافة ليست بقليلة يتشعب الطريق ("١٠") المحطة التالية الستى تقع على هذا الطريق هي محطة "دير الأطرش" (Dir El- Atrash) (أنظر ملحق رقم ٤١) وتبعد عن كينوبوليس (قنا) بحوالي ١٠٠ كم (١٥٠١) وفي دير الاطرش حصن ضخم ذو حوائط لحوالي ٩٠ م (١٥٠١).

أما المحطة التي تلي دير الاطرش، هي المحطة التي تقع خلفها من ناحية الشمال، وهي محطة قطر (Kattar)، وتبعد عن قنا بحوالي ١٢٣ كم، ثم يعبر الطريق، بمد ذلك الحد الفاصل على يبلغ ارتفاعه حوالي ٥٦٥ فوق مستوي سطح البحر (١٥٨).

ثم تأيّ بعد ذلك محطة البادية (El-Badia) (أ) والتي تبعد عن قنا حسوالي 1 ٤٣ كم، ويوجد بما هيدريوما، وبئر للمياه، ومحطة البادية، محطة محصنة تحصيناً قوياً وذلك لوقعها علي صخرة (١٥٠١) وهي عبارة عن ساحة صغيرة تماماً، وبما أبسراج في الأركان وفي وسط الجدران (١٦٠١) والحصن حوالي ٤٥ م × ٣٧م (١٦١١).

وفي النهاية تأتي إلى محطة ميوس هورموس، والاسم الحديث لهسذه المحطسة أو الميناء هو "أبو شعر قبلي" (Abu Shaar Kibbli) وجد أن محطة ميوس هورموس (أبو شعر قبلي) ذات مدخلين إلى المشمال والي الجنسوب وهسي مربعسة الشسكل

تقريباً (١٦٢) وحصن أبو شعر به ما يقرب من ١٣ أو ١٤ برجاً علي الجدران وفي أنحاء أخرى من الحصن، ومن المحتمل أن هذا الحصن لم يكن يمثل الاستخدام الأول لموقسع المستخدم في التجارة الشرقية (١٦٣).

(ج) طريق قفط ليوكوس ليمن (الميناء الأبيض" Leucos"):

يبدو أن هذا الطريق (أنظر ملحق رقم ١٥) كان يستخدم منذ العصر الفرعوين، حيث يذكر "مواري" أن المصريين القدماء كانوا يفضلون هذا الطريسق، وإنه يعرف لديهم باسم "دوا أو" (Duaua) (١٦٤).

وكذلك يذكر "سليم حسن" أن هذا الطريق كان يستخدم منذ عهد الدولة القديمة، وان ميناء "ليوكوس ليمن" الذي كان يعرف آنسذاك باسسم "مسوا أو " (Suau) أو "دو أو" كان ميناء بلاد بونت "Punt"، أي أن كان الميناء الذي تقلع منه السفن المصرية المتجهة إلى بلاد بونت، كما انه كان طريق القوافسل المتجهه إلى عاجر الحمامات (El Hammamat) تلك المحاجر التي ذكر "مواري" ألها كانت مشهورة في العصور الفرعونية، حيث العديد من النقوش التي تم العثور عليها "بالحمامات" والتي ترجع إلى عصر الأسرات وما قبله ثما يرجح أن هذا الطريق كان مستخدما وبشدة في العصور الفرعونية (١٢٠١ واستمر استخدام هذا الطريق في العصر البطلمي فقد كان ميناء ليوكوس ليمن، الذي انشأ في ذلك العصر (ربما علي أنقاض الميناء القديم دوا أو) يخدم تجارة الشرق القادمة من البحر الأحر (١٦٧).

أما في العصر الروماني فقد استخدم هذا الطريق بشكل رئيسي، حيث كانت القوافل التجارية تعبر خلاله الصحراء الشرقية محملة ببضائع تستورد من الشرق. وتصدر إليه، بالإضافة إلى منتجات المناجم والمحاجر في الإقليم الذي كان يمسر مسن خلاله هذا الطريق (م) (١٦٨). وكان هذا الطريق كغيره من الطرق التي تعبر الصسحراء

الشرقية عمر ببعض المناجم والمحاجر والتي تمتد علي طول هذا الطريق (١٦٩) ويعتبر هذا الطريق هو الأقرب ما بين الطرق الصحراوية التي تمتد ما بين النيل والبحر الأحمسر، وذلك لأن طول هذا الطريق يبلغ ١٧٥ كم (١٧٠).

المحطات الواقعة على طريق قفط- ليوكوس ليمن:

هناك العديد من المحطات المائية (الهيدريوما)، والاستراحات، والمراكز السكانية التي تقع علي هذا الطريق (۱۷۱) فضلاً عن وجود العديد من المنازل المكعبة الشكل. والتي كان يقيم بما الحراس الذين كانوا يعملون في أبراج المراقبة (۱۷۲) حيث كان يوجد علي امتداد هذا الطريق ما يقرب من شمس وستون برجاً استخدمت في الأغراض المختلفة (۱۷۳) والعديد من المحطات التي تمتد علي طول هذا الطريق تحتوي على آبار أو صهاريج للمياه، كمصادر مياه صالحة للشرب (۱۷۶).

ويبدو أن هذه المحطات شيدت لاسباب أمنية، إذ ألها تغطي مساحات طويلة تقرب من (١٠٠٠) إلى (٣٠٠٠) متر مربعاً، وشيد غالبيتها من الأحجار علي وجه الخصوص (١٧٠٠).

وطبقاً لقول "مترابون" فإن بعض رحلات الصحراء الشرقية وخاصة القوافل التجارية كانت تسير ليلاً (١٧٦) وذلك لكي تتجنب القوافل التجاريسة الحسرارة الشديدة خاصة في الصيف، وتدل المعالم المعمارية لتلك المحطات والأبراج الموجسودة علي هذا الطريق علي ألها شيدت لتأمين تلك الرحلات الليلية والتي كانت محفوفة بالمخاطر بدرجة كبيرة (١٧٧) وخاصة من قبل قطاع الطرق السذين كانوا يهاجمون القوافل التجارية والتي تعبر من خلال الصحراء (١٧٨) وبشكل خاص القوافل التجارية التي كانت تحمل حمولات ذات قيمة عالية (١٧٩).

ومن المحتمل أن هناك محطات كانت تقصد بغرض الأمن اكثر منها للراحة، حيث أن الغرض الأساسي للمحطات كان لإقامة الحاميات المسكرية الستي تحسرس

الطرق، وتخدم الأبراج الموجودة على امتداد الطريق (۱۸۰ وكذلك لإحكام السيطرة على السيطرة على السيطرة على السكان ومنع قيام أي حركات مقاومة ضد الوجود الروماني في البلاد.

ولقد كانت المحطات على امتداد الطريق تحفظ مصادر المياه سواء كانت مسن الآبار أو من الصهاريج غالباً داخل أسوارها، حيث كانت هناك أحسواض طبيعية مخصصة لتجميع مياه الأمطار في الجبال، وكذلك لتحجز المياه السطحية، ولكن تلك الصهاريج لم يكن يعتمد عليها في الأمطار الغير منتظمة والقليل منها كان ملائماً بعض الشيء (١٨١٠).

ومن المحتمل أن كل محطة كان بما بئر ومن الممكن وجود العديد من الآبار الصغيرة، وفي العديد من المحطات كان البئر ذا قطر ضخم، وفي بعض الحالات تكون ذات قطر صغير (١٨٢).

ولا شك أن المياه في محطات المياه المحصنة (الهيدريوما) كانت ضرورية لهـؤلاء المقيمين في المحطة هناك، وللجماعات التي تقيم على الطريق بشكل ثابت، والأهم من ذلك استخدام الأراضي الزراعية ومتطلبات الحيوانات (١٨٢٠)، مع افتراض أن العديد من المسافرين القادمين من النيل يحملون المياه الحاصة بهم، ومع ذلك فإن القادمين من ليوكوس ليمن يعتمدون على آبار الصحراء الشرقية، فضلاً عن أن المياه على امتداد الشاطئ كانت غير صالحة للشرب، وذلك الأنما كانت مالحة، ومصدر المياه مسن المؤكد أنه كان داخل البلاد (١٨٤٠)؛ لذلك فإن محطات المياه كانت ذات أهمية بالغة ووجودها كان ضرورياً على امتداد الطرق أما فيما يتعلق بالحصون على طول الطريق من قفط إلى ليوكوس ليمن فكانت تقع دائماً في قاع الـوادي، وكسيت المؤبراج المستطيلة منها تقريباً بأسوار واقية يبلغ محيطها حوالي من ١٤ م إلى ٢٠ م م

بشكل عام تتجه نحو الشمال أو الجنوب، ويوجد دائماً بالمحطة حجرة فسيحة للقوافل الصحراوية (١٠٠٠).

التجارية، وعادةً ما تكون المحطات ذات أبراج على شكل نصف دائــرة أن في كل زاوية، وأبراج تقع في الوسط على طول كل حائط، فضلاً عن وجــود برجــان يحيطان بمدخل المحطة (١٨٥٠).

ولم تكن جدران الحصون ذات دعامات ولكن الأبراج الخارجية التي تقسع في الوسط، والجدران العمودية للحجرات الداخلية كانت تقوم مقام تلك السدعامات.

وكان يوجد بالمحطة (الحصن) فناء مفتوح ذو حجرات متجاورة ، وغرف مستطيلة، وتوجد غرف كزنازين داخل الجدران الخارجية (۱۸۷۷)، من الممكن أن تلك المغرف كانت تستخدم في تخزين البضائع الخاصة بالقوافل التجارية، أو أنها كانت للمؤن الخاصة بالجنود المقيمين بالمحطة، أو أنها كانت تستخدم في التحفظ على قاطعي الطريق والمغيرين أو المخالفين تمهيداً لإرسالهم للمحاكمة.

ولم تكن هناك أسقف تغطى الحجرات في تلك المحطات، وذلك لان السقف يمنع سقوط الأشعة أو يحد منها، ومن المحتمل انه كان من الحشب الذي اختفى منذ زمن(١٨٨٣).

على امتداد الطريق الصحراوية الوسطى (القصير – النيل) لم يكن هناك تمويل للحيوانات خارج أسوار الهيدريوما⁽⁾، ذلك لعدم وجود أوزاناً ضخمة كانت تنقل على امتداد ذلك الطريق، وبالتالي لم يكن هناك حاجة إلى العدد الضخم من الحيوانات أو الأماكن التي تأويهم (١٨٩).

وكذلك لم تكن هناك أي قنوات مائية خارج أي من المحطات على امتداد الطريق الصحراوي المركزي ماعدا في الزرقة (El Zerkah) حيث توجد هناك قناة ملتصقة عبر أسوار الحصن تدل على هذا الغرض (٢١٩٠٠).

ومع ذلك فإن غياب التسهيلات على امتداد ذلك الطريق ربما يدل على أن الحيوانات كانت تجلب إلى الداخل (أي توضع داخل المحطة) وبما أن القوافل التجارية تألفت من حيوانات نقل وليس عوبات ذات عجلات فقد كان من السهل إحضار تلك الحيوانات إلى الداخل (١٩١١)().

معظم الخطات بما العديد من السلالم بنيت بشكل موازى وموضوعة في الوجه الداخلي للأسوار الدفاعية الخارجية وليست موضوعة بشكل عمودي على الجدران، تلك السلالم هي مفتاح الدخول إلى الجدران من أجل الحسراس والخفسراء لتأكيسد الاهتمام بالأمان (١٩٢٠).

إن النقوش الموجودة وخاصة الأواني الفخارية التي على السطح قد تشير إلى أن محطات المياه المحصنة على طول الطريق الصحراوية المركزية وجدت في النصف الأول من الحكم الروماني. وهناك نقش لاتيني على التل بالقرب من المحطة في الموييه (ElMuweih) يشير إلى فارس من وحدة سلاح الفرسان الروماني، ومسبنى المحطة، وهذا النقش ونقش آخر من فقط مؤرخ ب ٤٣ - ٥٠م، يذكر المبنى وإعداد آبار الصحراء الشرقية وكذلك الميدريوما عن طريق وحدات فيلق غير معروف، وتفترض تلك النقوش أن المحطات استخدمت في بداية العصر الروماني (١٩٣).

ومع ذلك ربما يكون بعضها قد شيد على أنقاض المباني الأولية، ويبدو أنه كان هناك نشاطاً على طول ذلك الطريق في العصر الفرعوني(194).

 المسافات الفاصلة بين كل برج وآخر من اقل من اكم إلى أكثر من أكم في كل مكان، ولقد دل فحص العديد من تلك الأبراج إلى أنما ترجع إلى العصر الروماني (١٩٥٠).

تعتبر منطقة الفواخير نقطة تنتصف عندها الطريق من قفط إلى ليوكوس ليمن، حيث يقع ثلاثة أرباع (1/4) الأبراج تقريبا ما بين الفواخير وليوكوس ليمن، بينما يقع الربع الآخر ما بين الفواخير والنيل (١٩٦١). والعديد من الأبراج على ذلك الطريق على فجوة تقع أعلى البرج (١٩٧٠).

ويبدو أن غالبية الأبراج على امتداد ذلك الطريق كانست مأهولسة بشكل مستمر (۱۹۸)، وتشير الأبراج ذات المز اغل إلى أن الغالبية منها شسيدت في نفسس الفترة الزمنية ولنفس الغرض (۱۹۹) ألا وهو مراقبة القوافل التجارية التي تمر عبر ذلك الطريق وإمدادها بالحماية عن طريق حراس مسلحين (۲۰۱۰)، خاصة وان تلك القوافل التجارية كانت تتعرض لهجمات قاطعي الطريق والبدو الطامعين في الأسلاب.

وسنتناول المحطات على هذا الطريق ابتداء من محطة ليوكوس ليمن الواقعسة على البحر الأحر حتى محطة قفط الواقعة على فمر النيل.

محطة ليوكوس ليمن "أو الميناء الأبيض" (Leukos Limen)

حد البحر الأهم للطريق الصحراوية المركزية كان في ليوكوس ليمن = البوس بورتوس (Quseir Al Qadim – القصير القصير القصير القصير الخديث (Modern Quseir) ($^{(701)}$.

ولقد دل التنقيب فى ليوكوس ليمن على أن البناء أنشئ واستخدم في أواخسر القرن الثاني و أوائل القرن الثالث الثرن الثالث و من المحتمل أنه في النصف الأول من القرن الأول الميلادي و ولا يوجد دليل على الوجود البطلمي عدا عملة برونزية واحسدة بالية لبطليموس الثالث أن لذلك فإن هذا البناء يبدو أنه أقيم في العصر الروماني (٢٠٣)

بينما يشير Alston إلى احتمالية أن يكون هذا الميناء قد أسس في العصر البطلمسي ولكنه لم يكن ذو أهمية حتى العصر الروماني (٢٠٤).

ويوجد بالقرب من ليوكوس ليمن حصن في قصر هـادى (Qaser Hadi) يستقر أعلى قمة فوق سطح الأرض، ويجاور الشاطئ، ٢.٩كم شمال ميناء ليوكوس ليمن وهو مستطيل الشكل ٢١٥٥م ويوجد به برج أعلى التل(٢٠٥).

ويوجد بالقرب من ليوكوس ليمن أيضاً نقطة توقف تسمى الإمباجي أو بئر المباجى ويوجد بالقرب من ليوكوس ليمن أيضاً نقطة توقف تسمى الإمباجي (El Ambagi)، ويبدو أن هذه المنطقة كانت المنطقة الوحيدة الدائمية الحضرة على امتداد الطريق، ومن المحتمل ألها كانت نقطة توقف لليلية واحيدة، أو محطة، وربحا كان هذا المكان نقطة استراحة ومكان للجمال، للرعي وشرب المياه ويما الثين من الآبار وأدوات لحمل الصهريج (٢٠١)

ويبدو انه كان هناك محطة في بير النخيل (Bir El Nakheil) وهي علسى مسافة الآكم شمال الطريق التي تعبر فم وأدي النخيل، وربما خدمت كأول محطة داخل الأراضي من ليوكوس ليمن، وربما دعمت نقاط المياه التابعة وربما كانت تحتوى على بعض جرار المياه المظللة (٢٠٧).

وربما كان هناك أيضاً محطة مياه في بير البيدا (Bir El Bida) والتي تبعد حوالي ٩ كم فقط من محطة الأتيمه (El Iteima) وحوالي ٩ كم مسن ليوكوس ليمن، ولكن ليس هناك دليل على وجود الهيدريوما بالقرب من مدخل وادي النخيل ولا بالقرب من بير البيدا(٢٠٨).

محطة الأتيمة (El Ateima)

أما محطة الأتيمة (El Ateima) (١٦ وقم ١٦) فكانــت أول هيدريوما على المطريق مــن ليوكــوس لــيمن، وتقــع في قــاع وادي الحراميــة (W. Haramiya)

ومحطة الأتيمة مربعة الشكل محيط جدرالها أكثر من ٥٠ م على كل جانسب، محتوى المنطقة ٥٠ ٢٧٥ ، كما أبراج نصف دائرية في كل جانسب، وبسرج يقسع في الوسط (٢١٠) على طول كل حائط، ماعدا الحائط الجنوبي الذي يعتبر المدخل الوحيسد للقلعة، وكما برجين لكل واحد منهم سلالم داخلية عيطان بمدخل الهيدريوما، وكما أيضاً حجرات مفردة متراصة بجوار الجوانب الداخلية للجدران الغربية والشسمالية وهذه الحجرات ضيقة حيث السلالم محشورة بين الحجرات والجسدران في الأبسراج الوسطى التي تساعد على الدخول (٢١١)

وهذه المخطة هي الوحيدة على امتداد الطريق التي بها مباني خسارج أسسوار الهيدريوما، حيث يوجد مبنى صغير مستطيل مع مجموعة من الآبار $(^{717})$ وتبعد محطة الأتيمة عن ليوكوس ليمن حوالي $(^{717})$ و $(^{717})$ بينما تبعسد عسن قفسط حسوالي $(^{715})$.

: (Seyala) عطة السيالة

وتسمى أيضاً (الحاج سليمان) (أنظر ملحق رقم ١٧ (Hagi Suleiman) وتسمى أيضاً (الحاج سليمان) (أنظر ملحق رقم ١٧ (ومن المؤكد أن هذا الاسم أطلق عليها في العصر الإسلامي)، وهي إحدى الخطات المتناهية الصغر، لا يوجد بما دليل على وجود حجرات داخل الأسوار، على السرغم من أنه ربما يكون هناك بقايا تحت حطام الجانب الشمالي الغربي، ويوجد بما مجسرى مائي مجاور لحوض مياه مخصص للحيوانات (٢١٥).

مدخل المحطة ربما في الحائط الشرقي (٢١٦) وتبعد محطة السيالة عسن ليوكسوس ليمن حوالي 1 \$ 1 كم (٢١٧) بينما تبعد المحطة عن قفط حوالي ١٣٢ كم (٢١٨).

محطة الحمرة (El Hamrah)

وتسمى هذه المخطة (انظر ملحق رقسم ١٨) أيضاً وكالسة (المحسرة وتسمى هذه المخطة (انظر ملحق رقسم ١٨) أيضاً وكالسة (Wekalat El Hamrah) وهى قلعة مربعة الشكل ولكنها أصغر من محطة الزرقة (٢١٩) وها برجين يحيطان بالمدخل في الجهة الشمالية الجنوبية، بالإضافة إلى برج افتراضي في الزاوية الغربية المهدمة، وها أبراج في الزاويتين الشمالية والشرقية، وهسا غرف مجاورة للجدران الشمالية الغربية والشمالية الشرقية، وغرفة مفسردة بجوار الحائط الجنوبي الغربي، وها مكان مجوف في الساحة ربما يحدد مكان البئر (٢٢٠)، وتبعد محطة الحمرا عن ليوكوس ليمن حوالي ٥٦ كم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة السيالة الكم (٢٢٠)، وتبعد عن قفط حوالي ١٢ كم (٢٢٠).

محطة الزرقة (El Zerkah)

ويطلق على هذه المحطة (أنظر ملحق رقم ١٩) أيضاً اسم أو أبو زرقة (Zerkah ويطلق على هذه المحطة (أنظر ملحق رقم ١٩)، وهي تقع في وادي أبو زرقة، وبحا متاريس موجودة في أماكن عديدة على امتداد السور، تاركة عمراً واضحاً، وبجا بئسر عمقه ١٥ وقطره ٣٥، بحا سلالم انحدرت من الشمال الغربي، وبجا حجرات مجاورة للجوانب الداخلية للأسوار الرئيسية للحصن على الجوانب الأربعة منه، وبحا قناة مائية في الحائط الشرقي، وربحا توصل هذه القناة المياه خارج الأسسوار للرجال أو للحيوانات، وبجا برح في الركن الجنوبي الشرقي، ربحا عمل هذا البرج كنقطة مراقبة ثابتة (٢٢٣)

وتبعد محطة الزرقة عن ليوكوس ليمن حوالي ٢٤ كم وتبلغ المسافة بينها وبين الحمرا حوالي ٢١ كم (٢٢٥).

الفواخير (El Fawakhir)

وهي ليست محطة بل قد تكون أكثر المناطق المأهولة بالسكان على طسول الطريق، وهناك أوستراكا (Ostraca) وأواني فخارية تثبت أنه كان بجسا نشساط في العصرين الروماني والبيزنطي، وألها كانت منطقة مناجم وذهب ومحاجر جرانيست، ولا يوجد دليل على وجود قلعة محصنة أو هيدريوما (٢٢٦) ولكن بما آثار مستعمرة مدنية ومعبد بطلمي (٢٢٠٠) وربما كانت تلك المستعمرة للعمال السذين يعملسون في المناجم والمحاجر الموجودة في القواخير. وتبعد الفواخير عن ليوكوس لسيمن حسوالي المناجم وتبلغ المسافة بينها وبين الزرقة حوالي ٢٣ كم (٢٢٨) بينما تبعد الفواخير عسن قفط حوالي ٢٨كم (٢٢٩).

محطة الحمامات (El Hammamat)

وهذه المحطة (أنظر ملحق رقم ٢٠) إلما هيدريوما في وسطها يوجد بئر سداسي الشكل (٢٠٠٠)، وبما معبد للإله (أ (Pan)) وبما نقوش تعود إلى أواخر القرن الثاني ق.م وإلى القرن الثالث الميلادي (٢٣٠)، بالإضافة إلى أن جدارها الشمالي يحتوى على بقايا مشكاة (كوة) مما قد يدل على أن كنيسة أو مسجداً قد بني هناك (٢٣٢)، كما أن هذه المقوش تشير إلى أن هذه المحطة ظلت تستخدم طوال العصرين البطلمي والروماني وربما العصر القبطي أو الإسلامي أو كلاهما، فضلاً عن ألها كانت تستخدم بشكل أساسي في العصر الفرعون (٢٢٢).

وبمحطة الحمامات بئر عمقه حوائي ٣٢كم بسلم لولبي (٢٣٤)، وتبعد محطسة الحمامات عن ليوكوس ليمن بحوائي ٩٥كم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة الفواخير حوائي ٨كم (٢٣١).

محطة المويح (El Muweih)

تقع محطة المويح (أنظر ملحق رقم ٢١، ٢٧) في وادي رملي يسمى أم مويح (Umm Muweih) في منطقة التلال السفلية، البرج والجدران في الركن الشمالي قد دمرهم الفيضانات، ولا يوجد دليل على وجود البئر في الحطة، وربما يكون في المنطقة المفتوحة في الجانب الشمالي، وبما بئر حديث هو بئر المويه، وبما صهريج للمياه ملتصق بالحوائط في الركن الجنوبي الشرقي، وعلى بعد حوالي ٥٠٥م إلى الشمال المغربي يوجد تل صغير يحتوى على رسومات فرعونية وكتابات لاتينية وقد تدل تلك الرسومات على أن هذا الموقع موجود منذ العصر الفرعوني (٢٢٧٠)، وتبعد الموييه عن ليوكوس ليمن حوالي ١١١ كم، وتبلغ المسافة بينها وبين الحمامات حوالي ١٦ كم (٢٢٨)، بينما تبعد عن قفط حوالي ٢١ كم (٢٢٠٠).

معطة قصر البنات (Kaser El Banat)

سميت هذه المحطة (أنظر ملحق رقم ٢٣،٢٤) بمذا الاسم لوجود كتابات على بعض الصخور المنعزلة شمال المحطة تعرف بقصر البنات (٢٤٠).

تقع محطة قصر البنات في منطقة التلال السفلية، وهي انحطة الأصغر حجماً ما ين المحطات التي تقع على طول هذا الطريق، وبما حجرات تقع داخل جدران المحطة على امتداد الجوانب الأربعة، ولا يوجد ما يشير إلى وجود أبراج الدفاع ما عدا إمكانية وجودها في الركن الجنوبي الشرقي، وقد يكون هناك العديد من الصهاريج في الناحية الجنوبية للمحطة، ولكن لا يوجد دليل على وجود بئر بما (المناه).

وتبعد هذه المحطة عن ليوكوس ليمن حوائي ٢٥ كم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة الموييه حوائي ٤ ١ كم (٢٤٣).

محطة اللقيطه (El Laqeita)

كانت هذه المحطة نقطة توقف رئيسية على كل من طريقي قفط - برينيكى و قفط - ليوكوس ليمن، وتعتبر نقطة التقاء بين الطريقين، فضلاً عن ألها كانت أكسر مصادر المياه سهوله وأقربهم للنيل (٢٤٤). وتبعد هذه المحطة عن ليوكوس ليمن حسوالي ١٤٠كم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة قصر البنات حوالي ١٥ كم (٢٤٠٠)، وتبعد عن قفط حوالي ٢٤٤كم (٢٤٠٠).

محطة الماتولا(El Matula)

هي المحطة الأخيرة (أنظر ملحق رقم ٢٥) على هذا الطريق قبل محطة قفط، وبما تل مدرج إلى الشمال يشرف على المحطة، وجعل هذا التل كنقطة دفاع يصعب اختراقها (٣٤٧)

وبنيت حجرامًا بالطوب الآجر الجفف (٢٤٨) كما يشير إلى، إما أهسا لم تسبن بغرض استخدامها كنقطة دفاع وحماية على الطريق أو انه اكتفى بالتل المدرج كنقطة دفاع، وللذلك لم تكن هناك حاجه إلى بناء المحطة بشكل قوى وعصن. ولا يوجد دليل على وجود البئر أو صهريج المياه، ومع ذلك فإن أحدهما أو كلاهما ربما قد غمر تحت الأنقاض، ولم يكن هناك بئر فإن المياه إما إلها تحمل من النيل أو مسن الآبسار في المقيطة (٢٤٩).

وتبعد هذه المحطة عن ليوكوس ليمن حوالي ١٥٧كم، وتبلغ المسافة بينها وبين اللقيطة ١٧كم (٢٠٠٠).

المحطة التي تنتهي إليها الرحلة البحر الأحمر إلى النيل هي محطة قفط، والتي حملت إلينا نتائج البحث لمحة عن الأهمية الاقتصادية للمكان في العصر الروماني كنهاية للطريق (٢٥٢)، وتبعد ققط عن ليوكوس ليمن حوالي ١٧٤كم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة الماتولا حوالي ١٧كم (٢٥٣).

(د) طریق قنا (Kaenopolis) – فیلوتیراس (Philoteras)

طريق قنا - فيلوتيراس هو أحد الطرق التي تشق الصحراء الشسرقية لتسربط البحر الأحمر بنهر النيل. ويبدو أن هذا الطريق كان مستخدماً منذ أقسدم العصسور، حيث وجد نقش للأسرة السادسة والعشرين بالقرب من مناجم فوسفات واصف (Wasif) (Wasif)، وكذلك دل العمسل الأنسرى إلى أن ميناء وادي جواسيس (W.Gawasis) (قالني حدد Murray بقاياه على أفيا بقايا ميناء فيلوتيراس (۱۵٬۲۰۱) هو ميناء الدولة الوسطى، مما يشير إلى أن هذا الطريق كان مطروقاً منذ العصر الفرعوين (۲۰۷)، واستخدم أيضاً من قبل الفرس حيث وجدت محرطوشة الملك دارا الأول، (Darius I) (Darius فضلاً عن استخدام هذا الميناء في العصسرين البطلمي والروماني (۲۰۵۱)،

ويبدو أن هذا الطريق كطريق تجارى، كان أكثر استخداماً في العصر البطلمى عنه في العصر الروماني، وذلك لكثرة النقوش البطلمية التي عثر عليها في أماكن متقرقة على طول هذا الطريق، ومنها العثور على ثلاث نقوش بطلمية أحدهما باسم بطلميوس السادس فيلوميتورا (Philometora) وملكته كليوباترا(٢٦٠) في حين أن فحص أنقاض محطات هذا الطريق دل على انه لم يكن يعج بتجارة البحر الأحمر في العصور الرومانية (٢٦٠) ويبلغ طول هذا الطريق من البحر الأحمر إلى النيال حوالي من البحر الأحمر إلى النيال حوالي المتدة من البحر الأحمر إلى النيال حالي النيال، حيث انه اقصر من الطريق الممتد من قفط – ليوكوس ليمن بحوالي ه ١ كم.

ويبلغ عدد المحطات التي تقع على الطريق ما بين قفــط وفيلــوتيراس أربــع محطات.

والطريق يصعد وادي جواسيس، يعبره إلى وادي جاسوس، ثم تتجسه حستى فالطريق يصعد وادي جواسيس، يعبره إلى وادي ماجي (w. sagi)، ثم إلى محطسة سمنسه

(Semnah) (۲۱۳)، التي يوجد بها قلعة (Castellum) رومانية، فضلاً عن وجود عاجر رومانية عالية، ويوجد أسفل تلك المحاجر قرية صغيرة لعمال المناجم (۲۱۴)، وربما يدل هذا على أن الرومان لم يستخدموا هذا الطريق كطريق تجارى بشكل كبير بقدر ما استخدموه كطريق يوصلهم إلى المحاجر والمناجم المنتشرة على طوله، ويسهل استغلالهم لها ويحقق لهم أقصى استفادة منها. وتبعد محطة سمنه عن فيلوتيراس حوالى ١٠٥ كم (٢١٥)، بينما تبعد عن قنا حوالى ١٠٥ كم (٢١٠).

ومن محطة سمنه يمند الطريق على طول وادي جيدامي (Gidami) حتى محطة جيدامي نفسها (٢٦٧)، وتبعد هذه المحطة عن فيلوتيراس بحوالي ٧٨كم، بينما تبعد عن محطة سمنه بحوالي ٣٢كم (٢٦٩).

ومن وادى جيدامى يمتد الطريق حتى يصل إلى وادي القرية، ثم محطة القريسة نفسها (۲۷۰) وفي محطة القرية يتفرع الطريق في اتجاه الجنوب الشرقي مروراً بالحمامسة (El Hammama)، ثم محطة سمنة ثم ينتهى إلى وادي جامسوس (Gasus) (۲۷۱)، وتبعد محطة قرية (Kreyah) عن فيلوتبراس حوالي ۲۰۱۷م، بينما تبلغ المسافة بينها وبين محطة جيدامى حوالي ۲۹کم (۲۷۲)، بينما تبعد عن قنا 11کم (۲۷۳)، ومن محطة القرية تمتد الطريق نحو الجنوب حتى تصل إلى محطة (Aras) التي تقع علسى طريسق ميوس هورموس – قفط، وبالتالي فإن طريق فيلوتبراس – قنا تلتقي بطريق فيلوتبراس في هذه المحطة (۲۷۶) وتبعد محطة الأراس عن فيلوتبراس بحوالي ۱۳۰کم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة القرية حوالي ۲۷کم (۲۷۰).

ثم تأتى المحطة النهائية على هذا الطريق وهى محطة قنا والتي تقع على النيــل، وتبعد قنا فيلوتيراس بحوالي ١٥١كم، بينما تبلغ المسافة بينها وبــين محطــة الأراس حوالي ٢١كم (٢٧٧).

هــ - طريق هادريان (Via Hadrian).

لقد أقام هادريان (١١٧م -١٣٨م) طريقاً جديداً سمى من بعده باسهه (٢٧٨) ويرى Murray أن هذا الطريق من المحتمل انه كان مخططاً ليربط مدينة أنطينوى (Antinoe) (الشيخ عبادة) بجميع الموانئ الواقعة على البحر الأحمر تقريباً وذلك لأن هادريان ربما أراد أن يجعل من مدينته الجديدة سوقاً تجارياً كمبيراً، تتجه إليه غالبية التجارة القادمة عبر البحر الأحمر والتي تفرغ معظم حمولاتها في تلك المواني. ويرى Charlesworth أن المغرض من إنشاء هذا الطريق همو تشميع التجارة عن طريق تخفيض مدة الرحلة من البحر الأحمر إلى النيل (٢٨٠٠)

ولقد سجل هادريان افتتاح هذا الطريق على نقش مؤرخ بعام ١٣٧م ولقـــد جاء في النقش ما يلي :-

" لقد قام الإمبراطور قيصر تراجان هادريان أغسطس Caeser Trajan)

Hadrian Augustus) - مع ذكر العديد من الألقاب الأخرى - بافتتاح طريق المادريان الجديد الطولي الآمن والممهد من يرينيكي إلى أنطينوبوليس ولقد زود الطريق عصطات المياه الوفيرة والاستراحات ومراكز الآمن على طول الطريق "(٢٨١)

وطبقاً ما جاء في هذا النقش فإن طريق هادريان يمتد من مدينة انطينوى على الضفة الشرقية للنيل في الشمال الغربي إلى ميناء برينيكى على الشاطئ الغربي للبحر الأحمر في الجنوب الشرقي أي أنه يمر بمختلف الموانئ الواقعة على البحر الأحمر وأيضاً الطرق التي تصله بالنيل.

كما أن النقش يشير إلى أن هادريان قد أقام العديد من محطات المياه، والاستراحات، ومراكز الأمن على امتداد طول الطريق، وذلك لخدمة التجارة والتجار، وضمان أمنهم وملامتهم، فضلاً عن هاية همولاقم التجارية، وهايسة المسافرين عبر هذا الطريق أيضاً.

ويرى "Johnson" أن هذا الطريق ربما استخدم لوقت ما، ولكن لا يوجد دليل على استمرار استخدامها بعد عصر هادريان(٢٨٢)، وذلك لأن هذا الطريق ربما أنشئ بغرض كسب وده والتقرب إليه.

ولقد ذكر هذا الطريق كطريق قديم سمى بسكة العجل (Sikkat El Agal) وقد يدل هذا الاسم على أن هذا الطريق كان يستخدم في مرحلة أو أكثر من مراحله فقط للعربات ذات العجل.

وتترك طريق هادريان مدينة انطينوى لتأخذ طريسق وادي طرفسة (Tarfa) وتترك طريق هادريان مدينة انطينوى لتأخذ طريسق وادي طرفسة (۱۹۸۳) ثم يمر بوادي رجالة (W.Raggala) (۱۹۸۳) ، وربما يشير هذا الاسسم إلى أن هذا الوادي سمى بوادي الرجالة لصعوبة مرور العربات ذات العجلات به لذلك فإنما كانت تقطع سيراً على الأقدام (۱۰).

وبعد أن يتسرك الطريسق وادي رجالسة يصسل إلى وادي حواشيه . W. (W. على الأقدام جبل أبو هساد (Gebel Abu Had) ثم يعبر سيراً على الأقدام جبل أبو هساد (۲۸۹) ومن ثم إلى داخل السهل الساحلي حتى بئر أبو نخلة (۲۸۹).

ومن بئر أبو نخلة (Abu Nakhlah) يمتد الطريق ناحية الجنوب كطريق محهد يبلغ اتساعه ٢٠٥٠م، ومؤشرة بالقليل من النصب (الأعمدة) على كلا الجانبين لحوالي ٢٠٥ كمسافة فاصلة، ثم يبتعد الطريق قليلاً نحو الجنوب حتى يصل إلى العبابدة (Ababda) وهي ليست مثل سكة العجل، لكن مثل سكة العجم (طريق العبابدة (Road Of Foreigners) (۲۸۷۷)، ثم يصل الطريق إلى ميوس هورموس الأجانب) حيث يلتقي (طريق هادريان) مع الطريق القادم من قفط إلى ميوس هورموس، وربحا كانت القوافل التجارية القادمة عبر البحر الأحمر تفرغ حمولتها في ميناء ميسوس هورموس ثم تنقل بعد ذلك إما إلى مدينة أنطينوى عبر طريق هادريان، أو ألها كانت تنقل إلى قفط عن طريق ميوس هورموس.

وجنوب ميوس هورمومى ينعطف الطريسق إلى السداخل إلى بسير أم دلفسا (Abir Umm Dalfa) (۱۲۸۸) ثم يترك الطريق التلال السفحية مرة أخري بسالقرب من جبل أبو بيدون (Abu Bedun) حتى تصل إلى وادي أبو قريسة (۱۲۸۹) (۱۲۸۹) وفى وادي أبو قرية توجد محطة تقع شمال شرق جبل كلاوديسوس، تسمى محطة أبو قرية، وبما صهريج ضخم، وتتبع هذه المحطة طريق هادريان (۲۲۰۰).

ثم يلتف طريق هادريان في الداخل من ميوس هورموس، وذلك لكي يعيد ربط الشاطئ في سفاجا (Safaga) = القصير (٢٩١١)، وبعد أن يسدور الطريس داخسل الأراضي في وادي أبو قرية يظل قريباً من الساحل حتى ثمايته (٢٩٢١)، وحسلال تلسك المسافة عمر الطريق حتى يصل إلى الشساطئ بسالقرب مسن مسدخل وادي بسارود (W.Barud)، ومن ثم يتجه الطريق ناحية الجنوب حتى يصل إلى ميناء فيلوتيراس فى مدخل وادي الجواسيس، ثم يصل إلى الهيلريوما التي في كويي (kuwe)، ثم يمتد حتى يصل إلى المحطة الستي يصل إلى ميناء نيخيسيا (Nichesia) ومن نيخيسيا عتد حتى يصل إلى المحطة الستي في مرسسى دابسر (Mersa Daber) بسالقرب مسن رأس صسمدي (Ras

يعبر طريق هادريان أماكن غير ملائمة لمرور العربات ذات العجلات، وعند بشكل بثر رانجا (Ranga) – القليل الملوحة – يتشعب الطريقحيث يذهب فرع منه بشكل مستقيم إلى محطة مياه فيتوس (Vetus Hydreuma)، بينما يذهب الفرع الآخسر إلى محطة صغيرة في نماية مدخل محطة لحامي (Lehami) ثم تتجه بشكل مستقيم إلى برينيكي (۱۹۵۱)(۱۹۵)

و- الطريق من أبوللونوبوليس إلى بيرينيكي

يبدو أن هذا الطريق قد استخدم بشكل أساسي أثناء العصر البطلمسى (٢٩٥) حيث أن حركسة المسرور البريسة كانست تتجسه إلى أبسو للونوبسوليس ماجنسا (Apollonopolis Magna)، ولكن في العصر الرومايي أصبحت قفط مركسزاً تجارياً بارزاً على النيل لذلك فقد تحولت حركة المرور مسن أبسو للونوبسوليس إلى

ولم يذكر الجغرافيون القدامى للعصر الروماني هذا الطريق على الرغم من أن النقوش التي ترجع إلى عصر الأسرات () والعصر البطلمي تثبت أن الطريق كان يصل إلى النيل هنا في أبو للونوبوليس (١٩٧٧).

وتتبع الطريق من أبو للونوبوليس ماجنا إلى برينيكى (Berence) فى مرحلتين منها وجزء من المرحلة الثالثة طريق القدماء المصريين إلى مناجم النهب في بارامية (Barramiyah) (بئر الميه) وسوكارى (Sukari) (مدينة أبو للونوبوليس التي تقع على بعد خمسة أميال من قفط (٢٩٩٠).

وعلى امتداد هذا الطريق تقع خس محطات ابتداءً من المحطة الأولى بعد أبوللونوبوليس حتى المحطة الأخيرة والتي يلتقي عندها الطريق بطريق برينيكي.

والمحطة الأولى على هذا الطريق هي محطة جهاد (Gihad)، وتقع هذه المحطة في وادي عبساد (Abbad) والسذي يعسد حسوالي ١٥ مسيلاً رومانيساً مسن ابوللونوبوليس (٣٠٠).

وتعتبر هذه المحطة هي المحطة الأولى من النيل، ويبدو أن هذه المحطة كانست تستخدم منذ العصر الفرعوبي توت عسنخ آمون (٣٠١) (Tut,ankhamon) واستمر استخدامها في العصر البطلمسي وذلسك

لوجود نقوش بطلمية على حجرين مينيين على حوائطها (٣٠٠١) وتبعد هذه المحطة عن ابوللونوبوليس حوالي ٢٢كم (٣٠٢)

وتلي محطة جهاد في اتجاه الطريق نحو الشرق محطة كانيس (Kanis) (أنظر ملحق رقم ٢٦). وتقع هذه المحطة بجوار معبد الملك الفرعوين سيتي الأول (Seti I) في وادي عباد (٢٠٠٠)، وتتميز هذه المحطة بطابع يجمسع بسين الشخصيتين اليونانية والرومانية كما يدل على أن هذه المحطة قد أعيد بنائها في العصر الروماني (٣٠٥) وتبعد هذه المحطة عن ابوللونوبوليس حوالي ٤٥ كم (٣٠٠٠).

وإلى الشرق من محطة كانيس تأتى محطة أبو قرية، وتحتوى هذه المحطـة علـــى اثنين من الحزانات ذات الشكل الأسطواني، وتبعد هذه المحطة عـــن ابوللونوبــوليس حوالي ٨٨كم(٣٠٧)

والمحطة قبل الأخيرة على هذا الطريق هي محطة ساموت (Samut) ويبدو أن هذه المحطة كانت أهم مركز لجمع مسحوق الذهب من المناجم في سيبريت (Sibrit) ودانكاش (Dankash)، ويوجد بها بئر عمقه حوالي ٢٠٥، وتبعد هذه المحطة عسن ابوللونوبوليس حوالي ١١٤كم (٢٠٨).

أما المحطة الأخيرة على هذا الطريق هي محطة دويق (Dweg) أو "فالاكرون" (Phalacron) ()، والتي يلتقي عندها طريق ابوللونوبوليس بطريق برينيكي (((((المحلق القادم من برينيكي يتفرع برينيكي مفترق طرق أيضاً، وذلك لان الطريق القادم من برينيكي يتفرع عند هذه المحطة إلى فرعين، أحدهما يذهب في اتجاه الشمال الغربي حتى يصل إلى قفط، بينما يتجه الفرع الآخر نحو الغرب حتى يصل إلى ابوللونوبوليس ((((المسافة من الحطة حتى ابوللونوبوليس حوالي ١٦٦ كم ((((الشر)))

ثانياً: الطرق البديلة والفرعية:

هناك العديد من الطرق البديلة والفرعية لعبور الصحراء، وخاصة في الجزء

الأوسط والجزء الشمالي منها، وكانت هذه الطرق تستخدم بسلاسة تامة للسفر في بعض الأوقات ولبعض الأغراض(٣١٢).

ولقد كان هناك طريقان بديلان ذاتا أهمية إلى الشمال وإلى الجنوب من الطريق الوسطى (قفط- ليوكوس ليمن)، وهذان الطريقان مؤشران بالمحطات (٢٦٣)، بالإضافة إلى الطرق الأخرى التي تقع في المنطقة الشمالية من الصحراء الشرقية (٢١٤).

١-الطرق التي تمتد وسط الصحراء الشرقية

(أ) - الطريق الموازى لطريق قنا - فيلوتيراس

ويعتبر هذا الطريق من الطرق البديلة، ويتفرع هذا الطريق من طريق قنا-فيلوتيراس عند محطة القرية، ومن ثم يتجه إلى الجنوب الشرقي مروراً بوادي حماسه فيلوتيراس عند محطة القرية، ومن ثم يتجه إلى الجنوب الشرقي مروراً بوادي حماس (Hammamah) محتى يصل إلى محطة سمنه (Semnah) محتى يصل إلى محطة سمنه كان يوجد منجم ذهب، ثم يسير الطريق بواصف (Wasif) حتى يصل إلى قمة وادي جاسوس (Gasus) (Gasus)

(ب)- الطريق الموازى لطريق قفط - ليوكوس ليمن

وهذا الطريق أيضاً من الطرق البديلة، ويتفرع مسن الطريسق الصحواوي المركزي (قفط ليوكوس ليمن) من شرق مدخل النخيل على شاطئ البحر الأحمر، ثم تصعد إلى وادي (W.karim ألى المحطة في بثر كريم، ويستمر الطريسق حستى وادي الحمامات (Hammamat) ووادي المويليح، ثم وادي الكاش (W.Qash) أو ثم يعود ليربط الطريق الصحراوي المركزي بالقرب من محطة لقيطة (Laqeita) أو فوينيكون (Phoinicon)

غير المستعمرة في بئر كريم لم يكن هناك محطات معروفة على هذا الطريق على الرغم من أن المحطة ديدامي (Didami) على طريق برينيكي تقع في الوادي الموازى لوادي الكاش (٣١٨).

(ج)- الطريق من جبل كلاوديانوس إلى ليوكوس ليمن

الطريق الداخلي من مونس كلاوديانوس على ليوكوس ليمن من المحتمل أنسه كان يستخدم فقط عن طريق الهجانة (Camel Potors) (aladramedaria) (مرام) ويتجه هذا الطريق من جيل كلاوديانوس الذي يبعد عن البحر مسافة مراميل (۲۲۰) ناحية الجنوب حتى يلتقي بطريق قفط – فيلوتيراس في محطة سمنه وهسى المحطة الأولى على هذا الطريق (۲۲۱).

المحطة الثانية على هذا الطريق هي محطة النخيل (Nakhel)، وفيها بئر مياه في وادي النوم (W. bed)، وعلى بعد حوالي ٧ أو ٨ بوصات توجد آبار مياه ترتفع من أسفل سلسله صخور تحت المياه، وهي مالحة ولكنها صالحة للشرب، وهناك أيضاً بضع وسبعون كوخا⁽⁾ بنو جميعا من حجر" الدبش"، ويعتقد أن هذا المكان إما انه كان مستعمرة تعدين أو حامية عسكرية، والأرجح انه كان ماوي بشكل مؤقت لبعض السكان من القصير في العصور الرومانية، ربما أثناء طاعون أو اجتياح خارجي، فضلاً عن وجود منزل (خان) صغير أو هيدريوما بجوار البئر السابق ذكره (۲۲۳)

ويلاحظ أن هذا الطريق يربط طريق قفط - ليوكوس ليمن في مسدخل وادي النخيل، وبالتالي فإن طريق قنا- فيلوتيراس والمحطات التي تقع على امتداده، لابد وأن تنتهي على البحر الأحمر في ليوكوس ليمن، وهكذا فإن ميناء ليوكوس ليمن (القصير) قد يخدم طريق قنا- فيلوتيراس أيضاً (٢٧٣).

٢- الطرق التي تمتد شمال الصحراء الشرقية:

يحتوى الجزء الشمالي من الصحراء الشرقية على العديد من المحاجر منها جيل بورفايريتيس، وجبل كلاوديانوس (٣٢٤) لذلك فإن تلك الطرق تعتبر طرق عربات نقل أكثر منها طرق قوافل تجارية، وذلك لان العديد من تلك المحاجر بما أعمدة يصل

وزنما إلى ١٠٠ طن أو يزيد، وانه لمن الضروري لحمل تلك الأوزان الضخمة وجود طرق لعربات النقل وبشكل خاص في الاتصال بالطرق المنحدرة والسطحية (٣٢٥)،

(أ) طريق جبل كلاوديانوس- قنا

ويتفرع هذه الطريق من محطة القرية التي تقع على الطريت مسن قنسا إلى، فيلوتبراس، ثم يتجه شمالاً إلى أبو زوال (Abu Zawal) (أنظر ملحق رقسم ٢٧، له ٢٥) (٢٩، ٢٩) (٢٩، ٢٩) ويعتبر "فيجال" "Weigal" محطة أبو زوال أول محطة توقف ليلى للقوافل التجارية المارة على الطريق من مدينة كلاوديانوس إلى قنا (٢٢٧)، ويفترض كل من "ميريديث" و "تريجيترا" وجود محطة ما بين محطتي القرية وأبو زوال وذلك لأن المسافة ما بين المحطتين كبيرة ولا يعقل أن تقطع تلك المسافة دون توقف (٢٢٨)، وتبعد محطة أبو زوال عن قنا حوالي ٨٦كم (٢٢٩)

وهناك فرع يخرج من أبو زوال ويتجه نحو الغرب أسسفل السوادي إلى وادي الفطيرى (W. El Fatiri) (أنظر ملحق رقم ٣٠) ثم يتجه يميناً ليعبر سسهل نجسع الطير (Nega,ater) إلى المحطة التي في الساقية ليربط الطريق الآخر المتجه إلى قنا من محاجر بورفايريتس (٣٣٠)، وبعد أن يعبر الطريق أبو زوال يصل في النهاية إلى محساجر جبل كلاوديوس التي تبعد عن قنا حوالي ١١١ كم (٣٣١)

(ب) الطريق من الزرقة إلى جبل الدخان (بورفايريتس)

وهذا الطريق يتجه شمالاً على امتداد السهل المرتفع من وادي قطيرا الزرقة (Wadi. Fatira El Zerqa) عبر الحد الفاصل السفلي إلى منعطف وادي غسزا (W.Ghaza) وعلى الرغم من أن هذا الطريق وبشكل لا يرقى إليه المسك هو طريق روماني إلا انه من المحتمل أن هذا الطريق كان يستخدم للحمولات الحفيفة التي تنقل من مستعمرة حجر المسماق في جبل الدخان، ويبدو انه لا يوجد دليل على

استخدام هذا الطريق كطريق يربط بين ميوس هورموس الرئيسية في وادي الأطرش (٣٣٣).

(ج)- الطريق من محطة البادية (El Badiah) إلى جبل الدخان:

في البادية على الطريق من قنا إلى ميوس هورموس يوجد عمر مشاة يجرى الأعلى غو التلال إلى المحاجر جبل الدخان (٢٢٤)، ويذكر Stuart أن هذا الطريق قد يكون عثابة معبر من وادي بالى (W. Bali) إلى وادي أم سدره (W. Umm Sidrah)، وأن هذا الطريق يبدو انه كان يستخدم لعربات النقل ذات العجلات، وزيما استخدم في نقل أحجار ضخمة، وأن المرور كان يتم بطريقة سهلة عبر المدر أو الجسس الصناعي (٢٢٥)،

ولكن الجمال في هذا المعر تحتاج إلى الالتفاف ٢٥كم عسن طريسق وادي أم سدره، وفى السابق كانت العربات التي تسير في هذا الطريق لابد لها أن تأخذ هسذا المتعطف (٢٣٦)،

تفرعات الطريق في البادية إلى ميوس هورموس تأخذ شكلاً مستقيماً في نهايتها على بعد ١٨١كم من قنا بدون أي محطات أخرى زائدة، ومن تلك الأفرع الفسرع الذي يصل إلى محاجر بورفايريتس، والذي يقع على بعد مترات من بقايسا منحسدر يستخدم في تحميل العربات ذات المزاليج في مدخل وادي مسدره، ومسن منحسد التحميل هذا إلى المحجر في بورفايريتس مسافة حوالي ١٠ كم (٢٣٧)،

في منتصف الطريق (٧كم من المنحس) هناك مبنى مهدم وهو دير أم سدره في ملتقى وادي المحجر (وادي المعمل W. El Maamal) مع السوادي الرئيسيوادي أم سدره م يصل الطريق إلى المدينة في محاجر بورفسايريس، (١٥٠٥) وتبليغ مسافة هذا الطريق حوالي ٢٠ ميلاً (٢٢٩).

هوامش القصل الثابي

(١) محمد عواد حسين، "البحرية المصرية في عهد البطالة" (مقالة في كتاب تاريخ البحرية المصرية، وضمح فصوله نحبة من الأساتذة المتخصصين بجامعة الإسكندرية بالتعاون مع القوات البحرية بجمهورية مسصر العربية)، (١٩٧٣م) ، ص ١٥٩٠.

- (٢) نافتائي لويس، المرجع السابق، ص ١٥٦.
- (r) htt/www.weekly.ahram.org.eg,, Said,R., "East of Edfu" Al Ahram weekly. 1A-14, February (1114), Issue No. 411, p.1.
- (٤) Meredith, D. "The Roman Remains in The Eastern Desert of Egypt" JEA, ۳۸, (London), (۱۹۵۲). p. ٩٤. (١) مدا الرجع برقم (١٩٥٢).
- (a) Strabo, 14,1,14
- (1) Ibid.
- (v) Murray, The Roman Roads and Stations in The Eastern Desert of Egypt, p.15.
 - (٨) نافتائي لويس، المرجع السابق، ص ١٥٦

- (4) Meredith, Loc. Cit.
- (1.) www.weekly.Ahram-Org.eg, Loc. Cit.
- (11) Zitterkopf, R. & Sidebotham, S., "Stations and Towers on the Quseir-Nile Road" JEA, vo, London. (1989), p. 133.
- (NY) Ibid.
- (17) Ibid.
- (14) Ibid, p.17A.
- (ie) Ibid.
- (١٦) Meredith, "The Romains in The Eastern Desert of Egypt" JEA, ۲۹, London, (۱۹۵۲), p.۹۷.(۲) منا المرجع برقم وسوف نشير إلى هذا المرجع برقم (۱۹۸), p.۹۷.(۲)
- (۱۷) Ibid

 (۱۷) Ibid

 (*) حيث كان هناك العديد من المخاطر التي يتعرض لها المسافرون فإذا ما تحرك فرد يعيد عن المراكز السكانية فإنه يصبح عرضة لمخاطر المسرقة والاعتداء، ولقد واجهت هذه المشاكل كل من المسافرين وسكان البلد علي المسسواء. Bagnal, R.S. Army and Police in Roman Upper Egypt, علي المسسواء. JARCE, vol. 3. (19۷۷), p. 7۷.
- (1A) Alston, R., Soldier and Society in Roman Egypt London, (1990), pp. 100.

(°) هناك مدينة أخرى تسمي ليتوبوليس (Letoplis) هي إحدى عواصم مديريات الدلتا وكانت تسمي أي المصر الفرعوني "سوخيت" (Sokhmit) والاسم الحديث أما هو "أوسيم" راجع/ إبسواهيم تسصعي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٢، ص ٣٨٣.

- (14) Bagnall, R.S., "The Roman Garison of Latopolis, BASP, 17, No. 4, (1400) pp. 174-4.
- (1.) Milne, A History of Egypt under Roman Rule, London, (1A4A).p.177
- (11) Zitterkopf & Sidebotham., Loc. Cit.
- (YY) Speide, Roman Army Studies, Vol., 1 (1944), p. TY1.
- (°) كانت طيبة أيضا غاية للعديد من الطرق الصحراوية الرئيسية من الصحراء الشرقية، حيث المعديد مسن المناجم والمحاجر كانت تعمل خلال العصر الروماني بالذات، وكذلك العديد من السلع القادمسة مسن موانئ البحر الأحمر وكان كل ذلك يحتاج إلى حماية ضرورية.
 - Bagnal. Army and police, p. 3A
- (YT) Speide, Roman Army Studies, p.T1V.
- (°) لقد كان في مصر في العصر الروماني للاثة فيالق وتسعة كتائب وثلاث وحدات (alae) وثلاثسة مسن وحدات الفرسان، أما الفيالق الثلاثة، فقد كان الأول في طبية والثاني في الإسكندرية أما الثالث فقسد كان في بابليون وكان فيلق بابليون يسيطر على القادمين من الإسكندرية ومصر العليا وآسيا،عن طريق بيلوزيوم والذين كان لابد هم من المرور خلاله بالإضافة إلى أن الموقع كان مناسساً للسسيطرة علسي السكان وإخضاعهم للفنيش. المالية Dbid, pp. 711, 771 -

وكذلك راجع/ هـ ايدريس بل، المرجع السابق، ص ص = ٧-٨٤.

(۲٤) عن ثورات المصرين ضد البطالمة، راجع/ محمود إبراهيم السمدي، الرجسع السسابق ، ص ٧٤١٩٠ وكذلك راجع/ هيثم محمد عبد العليم عرفة، ثورات المصريين ضد البطالمة من ٣٢٣ إلى ٣٠
ق.م، دراسة تحليلية في ضوء أوراق البردي والنقوش، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة حلسوان،

وأيضا واجع/ محمد عواد حسين، حركات المقاومة الوطنية في مصر البطلمية، القاهرة، (٩٤٩)

- (Ye) Zitterkopf & Sidebotham., p. 1A1.
- (73) Ibid, p. 1A1.
- (YV) Ibid.
- (YA) Ibid, p. 1A4
- (14) Ibid, pp. 1A1, 1A6.

- (T+) Ibid, p. 1A4.
- (Y1) Ibid.
- (TY) Ibid, p. 1AY.
- (TT) Ibid, p. 1A£
- (YE) Ibid, p. 1AT
- (ro) Strabo, 14,1,160.
- (77) Zitterkopf, and Sidebotham, Loc. Cit.
- (TY) Ibid, p. 1A£.
- (TA) Bagnall, R.S., "Upper and Lower Guard Posts" CdE, ev, Bruxelles, (19AY), p. 173.
- (79) Zitterkopf and Sidebotham, Op. Cit. p. 1AY.
- (i.) Ibid.
- (£1) Ibid.
- (£Y) Ibid.
- (17) Bagnall, Upper and Lower Guard Posts, p.177.
- (11) Ibid.
- (10) Zitterkopf & Sidebotham., Op. Cit, p. 143
- (£3) Ibid.
- (#Y) Ibid.
- (£A) Ibid, pp. 1A7, 1AY.
- (£4) Ibid, p. 1A£.
- (01) Bevan, Op. Cit., pp. 105-0
- (01) Ibid, p.100
- () أبو شعر القبلي (Abu Shaar Qibli) ١٨ كم شمال الفردقة الحديثة، موقعها الآن هو موقع الجونسة، "متجع الجونة" (Al Gouna Resort).
 - () ١٦ كم جنوب سفاجا الحديثة.
 - (*) القصير الحديثة.
 - (") مدينة الحراس .

- (*Y) www.weekly.ahram.org.eg,Op.Cit.,p.Y
- (ev) Meredith, Op. Cit., (v), p. 44
- (#1) Zitterkopf and Sideotham., Op.Cit, p.137
- Cf, Alston, Op. Cit., p.144.

- (00) Meredith, Loc. Cit.
- Cf, Alston, Op. Cit., p.144.
- (°) بليني الكبير واسمه بالكامل جايوس بلينيوس سيكوندوس (Gaius Plinius Secundus) مسن (٣٣- ٧٩ ميلادية) كتب تاريخه الطبيعي أو لــــ (Natural History) في سبع وثلاثين كتاباً.
- (Meijer and Nijf, Op. Cit., index. P.140)
- (07) Pliny, N.H., X1, 7.
- (ev) Zitterkopf. And Sidebotham., Op. Cit., p. 161.
- (0A) Ibid., p.100.
- (44) Murray, Op. Cit., p. 174

ربلینی.(Pliny, VI, ۲۲, ۱۰۳)-

وكذلك كلير بريو (Claire Preaux) حيث ترجع تاريخ أنشأها إلى ٢٨٥ –٢٨٣ق.م

- Op. Cit , p. Y7., note, o.
- Bevan, Op. Cit., p.130
- Tam, W.W. The Hellenistic Civilization, p. 743.

فإن صح الرأي القاتل بأن مؤسسها هو بطلميوس الثاني، وهو الرأي الراجح فإن "بيرينيكي" سميت بهذا الاسم نسبة إلى بيرينيكي زوجة بطلميوس الأول سوتير ووائدة بطلميوس الثاني، وإلا فإنها تنسسب إلى الملكة البطلمية الشهيرة بيرينيكي أخت الملك بطلميوس الثالث وزوجته في نفس الوقت والتي ألهت معه في حياقما باسم الإلهين الخيرين. راجع / محمد عواد حسين ،المرجع السابق، ص ١٥٥، حاشية رقسم (٨).

وأيضاً: مصطفي العبادي، مصر من الاسكندر الأكبر حتى الفتح العربي، مكتبة الأنجلو المسصرية (١٩٧٥)، ص ص ٣٤-٧٠.

- (ْ) عن تجارة الأفيال في مصر العصر اليوناي الرومايي.
- Scullarad, H.H., "The Elephant in the Greek and Roman World" Ithaca, Cornell university press, (1996).
- (1.) (www.Archbase.com), Langenbucher, J., "Long Distance Trade at Berenike"

(*) كانت الأقيال تستخدم في العصر الهيللينستي بوجه عام في الحروب البرية، كما استخدمها البطالة بوجه خاص في معركة رفح (٣١٧ ق.م) حيث استخدم بطلميوس الرابع حوالي ٧٣ فيلاً أفريقياً في هسقه المعركة راجع:

(www.archbase.com)

- Tarn ,W .W., Hellenistic Military and Naval Development, Cambridge (۱۹۳۰), p. ۲۳.
- (11) Bevan, Op. Cit., p.144.
- (11) www.weekley.ahram.org.eg, Op. Cit., p.1.
- (17) Strabo, 1V. 1,40.
- (14) Pliny, N.H.V1, 1-1-7.
- (10) Meredith, Op. Cit., (1) p.1A.
- (11) Bagnal, Army and Police., p. 14
- (3V) Zitterkopf and Sidebotham., Op. Cit, p. 03.
- (NA) Charleswarth, Trade Route and Commerce of Roman Empire, Hildeshaim, (1971), p. 71

() من المحطات التي تم اكتشافها على الأرض من خلال البعثات الأثرية:

المفارق (El Mefarik) - أبو قرية (Abu Kariah) - قرية أم عشرة (Kariat Omm Ushrah) المفارق (Siket) - سيكيت (Abu Ghalkah) - سيكيت (Siket)

Murray, Op. Cit. pp. 147, 144.

(") بلينيوس، مخطوط أنطونين، خريطة بيوتنجر.

(')انخطات التي وردت عند بليني هي، كيتوس (Coptos) "افيدريوما الأولى" فوينيكون (Phoenicon) المخدريوما الأولى" فوينيكون (Apollinis) المفيدريوما (Combasi) توفيام هيدريوما (Combasi) المفيدريوما (Apollinis) عطة خاشير (Khashir) فيتوس = حميدريوما (Khashir) عطة خاشير (Hydreuma) فيتوس = حميدريوما (Hydreuma) المعطينا محطة لم يذكر اسمها الابد ألها هي محطة أفروديت (Hydreuma) معطة المرينيكي (Pliny, N.H.VI, ۲۳. ۱ - ۲ - ۱ - ۳; Ball, J., Op. Cit., p. ۸۳. (Berenice) خطوط أنطونين على معظم المطرق الرومانية، ويسؤرخ هيدًا المنحطوط بعهد دقله الماسرق (أ) يحتوي مخطوط أنطونين على معظم المعلومات الواردة في هذا القصل من مخطوط أنطونين هي نقسالاً والمسافات بينها بالميل الرومانية، وكل المعلومات الواردة في هذا القصل من مخطوط أنطونين هي نقسالاً ويحون بالى " (Jon Ball) وكسس عسن كتاب "جون بالى" (Jon Ball) " - Egypt in Classical Geographers - وكسس عسن عنطوط أنطونين الأصلى.

- (°) سميت هذه الحريطة بحذا الاسم نسبة إلى باحث يدعي° كونراد بيوتنجر° (Conrad Peutinger) يعود إلى القرن السادس عشر الميلادي وكان يمثلك هذه الحريطة، والحريطة بلا شك منسوخة من عريطسة قديمة تعود إلى القرن الناني أو النالث الميلادي وتوضح هذه الحريطة الطرق الرومانية والمحطات التي تقع عليها تلك الطرق والمسافات بينها، وهي محفوظة في مكتبة فيينا (Vienna).
- (°) يبدر أنما سميت مفارق لأنما تقع بالقرب من مفترق طرق، وبالفعل فإن هذه المحتلة تقع في النقطة الستي ينفرع منها الطريق إلى فرعين، فرع يتجه إلى بيرينيكي وفرع يتجه إلى ليوكوس ليمن.

(راجع ملحق رقم 4)

- (*) جاءت قفط كأول محطة على النيل، كبداية الطريق عند كل من بليني، مخطوط أنطونين، خريطة بيوتنجر.
- (14) Meredith, Op. Cit., (1), p.11.
- (V+) Murray, Op. Cit., p. 164.
- (°) المسافات الواردة في هذا الفصل سواء بين المحطات وقفط أو بينها وبين بعضها نقسلاً عسن Murray المرجع السابق، الجدول الموجود ص ١٤٤، لأنه الأقرب إلى الصواب حسب ما جساء في الخسرائط الحاديثة الصادرة عن هيئة المساحة المصرية.
- (V1) Ball, J., Op. Cit, p. 151.
- (YY) Pliny. N.H. TT, 1+Y.
- (YT) Murray, Loc. Cit.
- (V4) Ibid.
- (vo) Ball, Op. Cit., p. 10A.
- (٧٦) Murray, Loc. Cit.
- (VY) Ball, Op. Cit., p. 15%.
- (YA) Ibid., p. 10A.
- (V4) Murray, Loc. Cit.
- (A.) Ibid, p.1ft, not. v.
- (A1) Ibid, p.166.
- (AY) Ball, Op. Cit., p. 167.
- (AT) Ibid, p. 10A.
- (At) Murray, loc. Cit.
- عن محطة اللقيطة انظر الدراسة ص ١٨٥. . Ao) Pliny, Loc. Cit. . ١٨٥
- (A1) Murray. Loc. Cit.
- (۱۹۰۶) Meredith, "Inscriptions From The Berenice Road", CdE, ۲۹, (۱۹۰۶), pp. ۲۸۹-۷ (۳) موف نشع إلى هذا المرجع برقم (۳)

```
(AA) Murray, Loc. Cit.
```

- (A4) Ball, Op. Cit., p.147.
- (4.) Ibid, p. 10A.
- (41) Pliny. Loc. Cit.
- (47) Murray, Loc. Cit.

(°) لاحظ وجود محطتين تحملان نفس الاسم علي هذا الطريق أحدهما تبعد ١٠٩ (ميلاً) والأحسرى تبعسه. حوالي ٢٤٢ (ميلاً).

- (47) Ibid.
- (14) Ball, Op. Cit., p. 141
- (40) Ibid, p. 10A.
- (41) Murray, Loc. Cit.
- (4V) Ibid
- (4A) Ball, Op. Cit., p. 151.
- (44) Ibid., 10A
- (1 · ·) Murray, Loc. Cit.
- (1+1) Ball, Op. Cit., p. 141.
- (1. T) Ibid, p. 10A
- (1-r) Murray, Loc. Cit
- (1.4) Ibid, Map. P.174.
- (1.0) Ibid. p. 164.
- (1 1) Ibid.
- (1.V) Ball, Op. Cit., p. 10A.
- (1.A) Pliny. Loc. Cit.
- (1.4) Murray. Loc. Cit.
- (11.) Ibid.
- (°) يذكر "ميريدث" أن هذه المحطة اكتشفت من قبل الأثرى كيلليساود (Cailliaud) عسام (١٨١٦م)
 -Meredith, Op. Cit, (۲)p. ١٠٤
- (111) Ibid, p. 1+T.
- (117) Murray, Op. Cit., map, p. 174.
- (117) Meredith, Op. Cit., (1), p. 117.

(") يذكر "موراي" أن "ويلكينسون" (Wilkinson) يسمي هذه المحطة "فيكوس أبولينيس"

-Murray, Op. Cit p. 144, not, 4.. (Vecus Apolinis)

(114) Ibid., p.144.

(114) Ibid.

(111) Ball, Op. Cit., pp. 10A-151

(11V) Murray, Loc. Cit.

(11A) Ibid.

(114) Murray, Loc. Cit.

(°) تعنى كلمة (Novum Hydreeuma): في اللغة اليونانية ، الأصل الذي أخذت عنه التسمية اللاتينية "التيار الماتي الجديد".

(11.) Ball, Op. Cit., pp. 157, 10A.

() تبعد محطة "أبو قرية" "أو فيتوس عيدريوما" عن محطة بيرينيكي حوالي ١٧ ميلاً رومانياً وطبقاً لمخطسوط أنطونين تبعد عنها بمقدار ١٨ ميلاً رومانياً وطبقاً لخريطة بيوتنجر تبعد عن بيرينيكي بحوالي ٢٧ مسيلاً رومانياً، ولكنها طبقاً لبليني تبعد حوالي ١٤ ميلاً رومانياً عن بيرينيكي، ولكن تلسك الاختلافسات في المسافات لابد انه خطأ في التقدير عند كل منهم.

(111) Pliny. Loc. Cit.

- (*) "تورجلوديتيكا" تعني (الصومال) وربما كانت هذه المحطة ذات علاقة بالقوافل التجارية "أو استراحة لها" القادمة من الصومال أو القبائل التي تقطن "التروجلوديتيكا"

(177) Ibid, p. 166.

(174) Meredith, Op. Cit., (7) p. 1 ...

() فضلاً عن وجود مبنين ضخمين مستطيلين، وقلعة على التل، وحصنين فوق قمة التل يكـــشفان المسر الضيق، وربما استخدم هذين الحصنين كتقطة مراقبة للقوافل النجارية التي تمر من خلال هذا الممر، فضلاً عن أن هذه المحطة بما يتر للمياه.

(Murray, Loc. Cit)

() يري "مويدث" أن هذه المحطة (Siket) رعا كانت أحد مصادر الماه ليرينيكي

-Meredith, Op. Cit., p 1 · 1.

(174) Ibid.

(110) Murray, Loc. Cit.

(177) Ibid.

(ُ) كما يؤكد "مواري" علي أن هناك محطة تسمي "كالالات" (Kalalat) تقع جنوب بيرينيكي بحوائي ٨٠ ميلاً رومانياً (Murray. Loc. Cit.)-

(177) Ball, Op. Cit., pp. 147, 10A; pliny, Loc. Cit.

- (1YA) Strabo, Loc. Cit.
- (174) Murray, Loc. Cit.
- (1T.) Ibid.
- (171) Ibid., p. 17A
- (177) Strabo. 17,1,40
- (177) Pliny, Loc. Cit.
- (174) Alston, Op. Cit., p. 71.
- $(\mu \nu \nu \sigma)^{\circ}$ ($\mu \nu \sigma \sigma$) ميناء "ميوس هورموس" يمني "ميناء الفار" وذلك لأن الأصل اليوناني للكلمة هو $\mu \nu \sigma$ " $\mu \nu \sigma$ "
- Liddle and Scott's Greek -English Lexicon, Oxford, (***) p. 400.
- Bevan, Op. Cit., p. 100; Charlesworth, Op. Cit., p. 100.
 - () لقد بدأ العمل في محاجر "بورفايريتيس" بين ٢٩ ميلادية حتى ٣٣٥م.

(www.weekly.ahram.org.eg)

() سمي جبل "بورفايريتيس بجبل "أبو الدخان" (The father of smoke) (Abu Dokhkhan) (The father of smoke) المسبين محملين: أوضما: هو انه في الأيام الحارة كان الحواء يضئ ما حوله فيبدو مثل الدخان من مسافة بعيدة.

ثانيهما: هو انه في الأيام الماضية عندها كان الرومان يعملون في تلك المنطقة من الصحراء كان الدخان يتبعث من النيران التي يوقدوها، والتي يرتفع دخالها إلى الهواء.

-Tregenza, L.A., The Red Sea Mountains of Egypt, London (1900), p. 177.

= يبدر من اقتران هذا الجبل باسم الإمبراطور كلاوديوس (٤١٤٥-٥٥) أن العمل في هذه المتطقة قد بسدا منذ عهده ، وليس قبل هذا التاريخ . ويؤكد ذلك " تشارلزوورث " حيث يذكر أن منطقة محاجر السسماق والجرانيت الحسحت في عهد كلاوديوس، وسميت جبل كلاوديوس نسبة إليه.

(°) وظلت محاجر "مونس كلاوديوس" تعمل طوال القرون الثلاث الأولى الميلادية في نفس الوقـــت الـــذي ظلت تعمل فيه محاجر "بورفايريئيس" وربما كانت تحت نفس الإدارة .

- (174) (www.weekly.ahram.org.eg)
- (177) Zitterkopf. & Sidebotham., Op. Cit., p. 104.
- (17V) www.weekly.ahram.org.eg, Loc. Cit.
- (") القازم هي "السويس حاليا".

(°) مع أن استخدام القناة التي تربط بين النيل والبحر الأخر قد يبدو غير محتمل علسي الأقسل في بدايسة الاحتلال الروماني لمصر، وذلك طبقاً للحقائق التي جاءت عند "سترابون" وكذلك "بليني" بأن تلك القناة قد

هجرت في نماية عصر البطالمة. إلا أن إمكانية استخدامها قد يبدو محتملاً جداً، وخاصة أن "أغسطس" قسد أعاد تشغيلها مرة أخرى، كما أن "تواجان" قد بني قناة أخرى أو أعاد بناء القناة القديمة والتي سميت باسمسه "غمر تراجان"

Strabo, XVII, 1477; Pliny, VI, 170; Charlesworth, Op. Cit., p. 7..

- (17A) Meredith, Op. Cit., (1), pp. 43, 4A.
- (174) Charlesworth, Op. Cit., p. v ...
- (من القمح، النبيذ، الخبز، الزيت، الثباب، وإن أمكن أدوية، ويبدو ذلك ملائماً للحاميات المسسكرية الموجدة هناك. Meredith, Op. Cit., (1)p.1 . ٤.

(14.) Ibid.

- (111) عبد اللطيف احمد على، المرجع السابق، ص ٩٦.
- (147) Charlesworth, Op. Cit., p. 71.
- (147) Ibid., p.71.
- (144) Strabo, XV11, 1,40.
- (150) Meredith, and Tregenza, "Notes on Roman Stations in The Eastern Desert" BFA, XI, Cairo (1454),p. 1...
- (147) Murray, Op. Cit., p. 14v.
- (°) لقد بنت جدران المحطة من الطوب اللبن، وبني الأساسي من الأحجار، وربحا يوحي عدم بنساء المحطسة بشكل صلب كالمحطات الأخرى الموجودة على امتداد هذا الطويق ألها كانت اقل أهمية، وذلك بسبب قربحا الشديد من الهيدريوما الموجسودة بالحيسة. Meredith and Tregenza, Op. Cit,)

(pp.1 - Y-1 - Y

(°) ويذكر كل من "ميريديث" و"تريجيترا" أن الأثرى "سكوينفورث" (Schweinfurth) لاحظ ما سمساه "عين الأردة أو القردة" (Ain el Arradah) في نقطة تقع علي بعد حوالي ٧٧ كم جنسوب محطسة الحيتة ولكن لم يقدم أي تفاصيل تدعم افتراحه هذا.(.Ibid., p.1 • 1.) .

- (14Y) Ibid, p, 1 . Y.
- (14A) Murray, Op. Cit., p. 141.
- (144) Meredith and Tregenza, Op. Cit., p. 1...
- (10+) Murray, Op. Cit., p. 14v.
- (۱۹۱) Meredith, "Myos Hormos Road: Inscriptions and Ostraca" CdE, ۳۱, Bruxelles (۱۹۹۰)p. ۳۹۲.(٤) وسوف نشير إلى هذا الكتاب يرقم (١٩٥٠)p.

- (101) Ibid, p, 77.
- (10T) Murray, Loc. Cit.
- (101) Ibid.
- (100) Scaife. C.H.O. Two Inscriptions at Mons Porphyrites (Gabal Dokhkhan), Cairo, (1470), p. 11.
- (°) كما لاحظ "سكيف" وجود عدد قليل من العلامات "الأعمدة" لطريق قديم مسن (الاراس) في اتجاه الشمال على امتداد وادي قنا، هذه الأعمدة للطريق الرومانية، وهناك مسافة ميل ما بين كل عمسود وآخر، ووجدت هذه المعالم على طول الطريق إلى ميوس هورموس، وربحا كانت هذه الأعمسة هسي أعمدة الإشارة التي سبق الحديث عنها. .Ibid-
- (°) ويتشعب الطريق في اتجه الشمال الشرقي مروراً بغزة ثم تتجه إلى الشمال الغربي لتلتقي مسرة أخسرى بطريق ميوس هورموس عند "قطر" Murray, Op. Cit, plan. P. ١٣٩-
- (°) كما كان يوجد في هذه المنطقة طريق عربات ذات "مزالج" أو ذات عجلات تجرها الحيوانسات، وهسي المربات التي كانت تحضو أحجار السماق من جيل الدخان (Murray, Op. Cit, p. 150) المربات التي كانت تحضو أحجار السماق من جيل الدخان (107) من المربات التي كانت تحضو أحجار السماق من جيل الدخان (107) المالية
- (10Y) Alston, Op. Cit., p.141.
- (10A) Murray, Loc. Cit
- (°) وجد "ميريديث" في عام ١٩٥١م أربع عملات في محطة البادية، ولقد حدد تاريخهم جميعاً وهسي علسي النوالي: ٣٢٠-٣٢٤م، ٣٣٠-٣٣٩م، ٣٣٣- ٣٣٥م. بينما ترجع الرابعة إلى عهد ثيودوثيسوس الأول (Theodosius I) (٧٥-٣٩٥م) وهذه العملة ربحا تعني أن البادية هي نقطة المرور من ميوس هورموس إلى النيل وقد استخدمت للمرور بعض الوقت. (Meredith, Op. Cit., (1)p.1٠٩)-
- (104) Murray, Loc. Cit.,
- (13.) Tregenza, Op. Cit., p. 144.
- (131) Alston, Op. Cit., p. 143
- (177) Meredith, Op. Cit.,(1) p. 1-7.
- (137) Alston, Op. Cit.p.114.
- (174) Murray, Op. Cit., pp. 174, 174.
- (°) تقع محاجر الحمامات في منتصف طريق قفط ليوكوس ليمن، ويبدو أن العمل بهذه المحاجر كان يجري منذ الأسرة الثانية إلى السادسة وأثناء الدولة الوسطي والدولة الحديثة، وهناك بعسض التقسوش في "وادي الحمامات" تصف البعثة التجارية التي مرت من هذا الطريق إلى بلاد "بونت".

(www.weekly.ahram.org.eg)

(١٦٥) سليم حسن، المرجع السابق، ج١٠، ص ٥٤.

(111) Murray, Op. Cit.,p.140.

(١٦٧) نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٣، ص ٦٠، ٩٣.

(*) على آية حال فإن المحاجر الرئيسية في الصحراء الشرقية لم يكن جيمها يتركز على طرق فقط- ليوكوس ليمن، بل تركز غالبية النشاط الرئيسي بها على مواضع الذهب في القواخير، فصلاً عن وجود منساجم ومحاجر أخرى في بتر كريم (Bir-al-Nakheil) وفي بتر النخيل (Bir-el-Nakheil).

-(Ibid., p. 13.)

(17A) Zitterkopf and Sidebotham, Op. Cit., p. 100.

(114) Ibid, p.10V.

(1Y+) Ibid, p.1Ya.

(171) Ibid, p. 100.

(177) Murray, Op. Cit, p. 140.

(177) Zitterkopf & Sidebotham, Loc. Cit.

(1V1) Ibid.

(1Ve) Ibid.

(1V1) Strabo, Loc. Cit.

(144) Zitterkopf, & Sidebotham, Op. Cit., p 144.

(1VA) Charlesworth, Op. Cit., p. 44.

(1V4) Zitterkopf & sidebotham "Loc Cit.

(1A.) Ibid.

(*) وكانت المياه الجوفية على امتداد الطرق الصحراوية الوسطى هي أغلب المصادر التي يعتمد عليها، ولو أن معظم هذه المياه كانت إما مالحة أو غير صالحة للشرب، ولقد كان هناك العديد من نقاط المياه المتاحة في المعصور الرومانية والمحفورة من خلال وادي الرمال في الصحراء الشرقية. (والنقسوش الفرعونيسة في وادي الحمامات تشير إلى العديد من الآبار المصرية المحفورة في الإقليم،)

. -Ibid., p .137

(1A1) Ibid.p.177.

(*) الآبار ذات القطر الضخم تظهر في جبل كلاوديوس وفي محطات : دير الأطرش، الساقية، جوفيز، سمنه (Semnah) - (علي طريق فيلوتيراس- النيل) - وتقع غالبية المياه الغزيرة والصالحة للشرب علمي المتداد طريق قفط- ليوكوس ليمن. . ١٥٤٠ ـ الناد طريق قفط- ليوكوس ليمن. . ١٥٤٠ ـ الناد طريق قفط- ليوكوس ليمن. . ١٥٠٠ ـ الناد طريق قفط المتداد طريق قفط اليمن المتداد طريق قفط اليمن المتداد طريق قفط المتداد طريق قفط اليمن المتداد طريق قفط اليمن المتداد طريق قفط اليمن المتداد طريق قفط المتداد طريق قفط اليمن المتداد طريق قفط اليمن المتداد طريق قفط اليمن المتداد طريق قفط المتداد طريق قفط المتداد المتداد طريق قفط المتداد طريق قفط المتداد المتداد طريق قفط المتداد طريق قفط المتداد المتداد طريق فليمان المتداد ا

(1AY) Ibid.

(1AT) Ibid. p. 134.

(1At) Ibid.

- (*) وبملاحظة ظاهرة التبخر في الصحراء الشرقية فإن ذلك دليل على أن مصادر المياه كانست تحفسظ في صهاريج للمياه في المحطات خفظها من التبخر، وأيضاً فأن خزانات المياه كانت تحتاج إلى سقف حتى لا تفقد المياه بسبب نسبة التبخر العالمية في الصحراء المشرقية، حيث كانت نسبة التبخر تصل إلى ١٥٠٠ مس في السنة، وخزانات المياه غير المعطاة لابد وان تفقد mm في السنة، وخزانات المياه غير المعطاة لابد وان تفقد Toid, pp . 138, 138.
- (*) وكان الصهريج الواحد من صهاريج المياه يكفي الاحتياجات الضخمة للمسافرين من المياه وكذلك المقيمين في الصحراء الشرقية وما يكفي شخص لحوائي ٦٦ يوماً للطعام وللاستحمام والغسيل... الح، وربحا ترتفع المتطلبات اليومية إلى ٢٠١ يوماً للشخص للمقيمين في الصحراء. ١٦٤. p. 17٤.
- (*) محطات الصحراء الشرقية الأخرى بما بعض الأبراج المستطيلة، ولكن جميع الأبراج على امتداد الطريق الصحراوية المركزية بما أبراج نصف دائرية انظر/ 177 Bbid. p., 177
- (1Ae) Ibid.
- (1A7) Ibid.
- (1AV) Ibid.
- (*) يبدو أن الأسقف كانت وسيلة بدائية تستخدم للوقاية من الشمس ومن اغتمل أن هذا الغطاء كسان يصنع من سعف النخيل أو من الحصير النسوج.راجع: .178. [bid., p. 178]
- (1AA) Ibid.
 - (*) المديد من الحطات على امتداد الطويق من جبل كلاو ديوس وجبل بورفايريتيس والقلمة (الحصن) نفسها في جبل كلاو ديوس خارج دروب الحيوانات أنظر: Ibid
- (1A4) Ibid.
- (14.) Ibid.
 - (*)هناك العديد من قنوات المياه على طول المطرق من جبل كلاوديوس وجبل بورفايريتس.

(141) Ibid.

- (*)كانت المداخل العامة للمحطات تتسع لدخول حيوانات النقل وربما للشحنات، ولكنه لم يكسن يتسسع للعربات ذات العجلات وذلك دليل واضح علي أن العربات لم تكن تنقل بين الطريق بشكل متكرر، ولقد كانت الحصون أماكن آمنة لقضاء الليل طبقاً لقيمة الحمولات التي سوف تترك بالحارج أنظسر: Dbid.
- (147) Ibid., p. 177.
- (147) Ibid., p. 130
- (144) Ibid.
- (140) Ibid., p. 1A.
- (143) Ibid., p. 1A1.

```
(14V) Ibid.
```

- (19A) Ibid., p. 1AT.
- (144) Ibid., p. 1A4.
- (Y++) Ibid., p. 1A£.
- (1+1) Ibid., p. 191.
- (T+T) [bid, p. 130.

(*) ربحا في عهد الإمبراطور سيتيموس سيفيروس (Septemus Severus (١٩١٠ – ١٩١١م). (*) من المحمل في عهد الإمبراطور ثيريوس (Tibreius) (١٤٠ – ٣٧م).

أو في عهد الإمبراطور جايوس كالبجولا (Gaius Caligula) (٣٧- ١ ١٩٥).

أو في عهد الإمبراطور كلاوديوس (Claudius) (1 - 1 0م).

(*) حكم بطلميوس الثالث يورجينيس الأول (Euregetes I) (٢٤٦- ٢٢١ق.م).

- (T+T) Ibid, p. 141.
- (1.1) Aiston, Op. Cit., p. 197.
- (T.0) Zitterkopf and Sidebotham, Op. Cit., p. 146.
- (Y+1) Ibid.
- (Y.Y) Ibid, p. 1V.,
- (Y·A) Ibid.

(*) وتسمي أيضا وكالة الأتيمة - أو وكالة الصوي الحماد (Duwi El Hammad) أنظر: - ...

(*) تسلك طريق قفط - ليوكوس ليمن سلسلة من الأودية من البحر الأعثر إلى النيل وهذه الأودية هسي: وادي القصير القديم، وادي إمباجي، وادي الحرامية، وادي أبسو زيسران (Abu Zeran)، وادي الرصافة (Rassafa) ، وادي الحماميات(Hammamat)، وادي القسواخير، وادي كسويي (Kwei) ، وادي رودعايد (Rod Ayid) ، وادي رودعايد (Rod Ayid) ، وادي رودعايد (Rod Ayid) ، وادي رودعايد (Rod Ayid)

- (Y.4) Ibid, p. 144
- (۲۱۰) Ibid..
- (111) Ibid, p. 140.
- (YIY) Ibid.

(*)وهنا نلاحظ أن المسافة بين محطة الاتيمة وبين محطة ليوكوس ليمن كبيرة إذ تبلغ حوالي ٧٧كم، وهسله المسافة بين المحطتين اكبر من مثيلاقا بين المحطات الأخرى، لذلك يبدر من المكن انه كان هناك محطة

تقع في الوسط ما بين المحطين، وربما كانت تلك المحطة هي بير البيدا، والتي تبعد عسن قفسط حسوائي \$ 3 9 كم حاصة وإن طويقاً هاماً يقع في الوسط يوبطهما من الجنوب أنظر:

- Murray, Op. Cit., p.143
- (TIT) Ibid.,p. 134.
- (114) Murray, Loc. Cit.
- (110) Zitterkopf and Sidebotham, Op, Cit, p. 140
- (۲۱٦) Ibid, p. 1٧٦.
- (T1Y) Ibid , p. 174.
- (YIA) Murray, Loc .Cit.
- (*) يسمى العسرب الخطسات علسي طريسق قفسط/ ليوكسوس لسيمن وكالسة أو محسان أو نسؤل [Caravanserai
- (114) Alston., Op. Cit. p. 140.
- (YY+) Zitterkopf and Sidebotham ., Op . Cit . p . 141 .
- (TT1) Ibid., p. 174.
- (***) Murray., Op.Cit.,p.163.
- (YYT) Zitterkopf and Sidebotham ., Op . Cit . pp 177, 177.
- (114) Ibid., p. 114.
- (* Y) Murray., Op. Cit.p. 1 60.
- (YY7) Zitterkopf and Sidebotham, Op, Cit., p. 144
- (*) هذا المبد للملك البطلمي بطلميوس الثالث يسورجيتيس الأول (Euergetes I) (٢٤٦ق.م -
- (YYV) Alston, Op, Cit., p. 140.
- (YYA) Zitterkopf and Sidebotham, Op, Cit., p 174.
- (114) Murray, Op. Cit., p. 143.
- (YT.) Zitterkopf and Sidebotham, Op, Cit., p. 1YA

(*)الإله Pan أوMin كان حامي المسافرين في الصحراء الشرقية انظر:-

- Meredith, Op .Cit.,(Y) p. 4A.
- (171) Alston, Op, Cit., p. 140
- (TTT) Zitterkopf and Sidebotham, Op, Cit., p. 1VA
- (TTT) Nibbi, G.M. 17 (1970) pp.T£. ££.

- (174) Murray, Op. Cit.,p.141.
- (TTO) Zitterkopf and Sidebotham, Op, Cit., p. 17
- (٢٣٦) Murray, Op. Cit.,p. ١٤٦
- (TTV) Zitterkopf and Sidebotham, Op, Cit., p. 1VA
- (YTA) Ibid, p. 134.
- (TT4) Murray, Op. Cit.,p.141
- (14.) Zitterkopf and Sidebotham, Op, Cit., p. 144.
- (ren) Ibid
- (161) Ibid, p. 174.
- (141) Murray, Op. Cit., p. 141
- (151) Zitterkopf and Sidebotham, Op, Cit., p. 144.
- (YEO) Ibid. p. 179.
- (141) Murray, Op. Cit., p. 141

(*) ولحوالي ٢ كم إلى الشرق يوجد علم المفارق Alam El Mafarek والتي تعني راية نقطة التقساطع والتي من المحتمل ألها كانت نقطة النقاء مع طريق الجمال إلى فنا. راجع:

-Zitterkopf and Sidebotham, Op, Cit., p. 144.

(YEV) Ibid.

(*)ولا يوجد دليل علي وجود الطوب المجلف في الجدران الخارجية لأي من الهيدريومات علي طول الطريق غير الذي في المانولا. راجع: - Ibid., p. ۱۸۰.

- (YEA) Ibid.
- (744) Ibid, pp.174, 1A+.
- (To.) Ibid, p. 174.
- (101) Murray, Op. Cit., p. 141.
- (YOY) Zitterkopf and Sidebotham, Op, Cit., p. 1A..
- (Yor) Ibid, p. 174.
- (Yot) Murray, Op. Cit., p. 151.
- (100) Zitterkopf and Sidebotham, Op. Cit., p. 197.

(*) علي بعد بعض الأميال إلى الداخل من فيلوتيراس في وادي جاسوس (Gasus) عثر على مستوطئة مبعثرة تحوي علي بقايا آثار يونانية ومانية ربما يكون هذا الاينوم (Aenym) الذي يعتبره بليني اسماً آخر لفيلوتيراس.١٠٢ - Meredith . Loc. Cit., (٢),p. ١٠٢

- (Yex) Murray, Loc. Cit.
- (YeV) Zitterkopf and Sidebotham ,Loc. Cit.; Meredith, Op. Cit., (1) p. 1.0
- (YOA) Murray, Loc. Cit.
- (Yo4) Ibid. ;Zitterkopf and Sidebotham, Loc. Cit
- (T1.) Meredith ,Op. Cit ., (Y) p. 1. Y.
- (771) Ibid, (1).p. 1.0
- (YTY) Zitterkopf and Sidebotham, Loc. Cit
- (117) Ibid., p. 111.
- (17 £) Meredith, (1), p. 1 1.
- (130) Zitterkopf and Sidebotham, Op. Cit., p. 134
- (173) Murray, Op. Cit., p. 143.
- (YIV) Zitterkopf & Sidebotham, Loc. Cit., p. 111.
- (YIA) Ibid, p. 139.
- (174) Murray, Loc. Cit
- (TV.) Zitterkopf & Sidebotham, Op. Cit., p. 177
- (YY1) Ibid.
- (177) Ibid., p. 174
- (YYY) Murray., Op. Cit., p. 143.
- (TVt) Ibid., plan .,p.174
- (TVa) Zitterkopf & Sidebotham., Op. Cit. p. 139.
- (۲۷٦) Murray., Op. Cit., p. 143.
- (YVV) Zitterkopf & Sidebotham ., Op. Cit., p. 139
- (TYA) Charlesworth, Op. Cit., P. TT
- (174) Murray, Op. Cit., P. 174.

(*) بني الإمبراطور هادريان هذه المدينة عام ١٣٠٥م في صعيد مصر تخليداً لذكري غلامه المحيوب أنطونيتوس (Antoninus) الذي توفي هناك، ولقد بنيت المدينة علي الضفة الشرقية للنيل قبالسة هيرموبسوليس ماجنا (الاشجونين) . Ibid. p. 1٤٩ -

- (YA.) Charlesworth, Loc. Cit.
- (YA1) O.G.I..S , V+1.; Meredith, Op.Cit,(Y) p. 1+1.

- (YAY) Johnson, A, C, Roman Egypt to the Reign of Diocletian. Baltimore., (1973)p.6.7.
- (YAY) Murray, Op. Cit., p. 164.
- (YAE) Ibid
- (TAO) Ibid.

(*) ويلاحظ عند الاتجاه شمالاً وجود العديد من المساحات التي لا يوجد بما شسئ سسواء هيسدريومات أو محطات أو محطات عسكرية، وذلك حتى تلتف إلى الداخل عبر الصحراء في النهاية.

(Meredith, Op. Cit., (Y) P. 1-1.)

- (TA1) Murray,Loc.Cit.
- (YAY) Ibid.
- (YAA) Ibid.
- (YA4) Ibid
- (T9.) Meredith, Op. Cit.,(T) p. 1.0.
- (191) Ibid.
- (YAY) [bid.,p. 1+1
- (14 m) Murray, Loc . Cit.
- (194) Ibid.
- (*) وللحصول على المياه على الشاطئ كان يتم حفر الآبار في طبقات الأدوية المتسعة لمسافات قليلة مسن
 البحر، خاصة وأن هناك العديد من الأماكن كانت نادراً ما تحرض للأمطار المفاجئة . Ibid. -
- (*) حالة الأنقاض في الهيدريوماتا في مفاجا وكويمي ربما تفترض وجود محطات أخري في المسابق في مسداخل كل الأودية مثل، أصيل (Essel)، وأم غاج (Umm Ghag) ورانجا . Ibid.
- (140) Alston., Op. Cit. p. 144.
- (197) Zitterkopf and Sidebotham ., Op. Cit , p. 101.
- (*) لقد ذكر سترابون المدينة (مدينة أبو للونوبوليس) قفط وقال ألها تقع على مسافة ليست بعيدة من قفط أنظر: .. 41 -Strabo .. XV11, 1.60- £1.
- (*) المديد من التقوش الميروغليفية وجدت علي أو بالقرب من الطريسق والكيثير منها في وادي عبد (W.) . وفي وادي خريت (W.) . (Umm , Awad , Shelul)، وفي وادي خريت (Abbad) والمعض الآخر في عطة بارامية (Barramiyah) ، انظر: (۲) ... P . ۹۸
- (۲۹۷) Ibid., p . 44.
- (19A) Murray, Op. Cit, p. 14a.
- (۲۹۹) Ibid., p. 174.

الفصل الثالث

النقل النهري

كان النيل أفضل وسيلة للمواصلات، لأنه كان في متناول كل إنسان في كل وقت (١) ويمكن الوصول إليه من كل مكان في الوادي، ومن هنا كان النيل الطريس الطبيعي والعام والرئيسي للتجارة، ولقد ساعد التيار في اتجاه مجري النسهر حركة المرور، كما ساعدت الرياح الشمالية السائدة علي حسل المراكب إلى أعلاه، بالإضافة إلى ذلك، فإن القنوات المائية ذ الحجم الكبير ساعدت على نقل مراكب أصغر حجماً (١) مثل قناة الإسكندرية تلك القناة التي تعود إلى العصر الفرعوي، و اهتم مجده القناة كل من البطالمة والرومان، لما لها من أهمية كوسيلة للنقل و التجارة ، وقد ساعد على ذلك ألها كانت تبدأ من أحد فروع النيل الغربية، تصل حتى العاصمة (١) (٩).

وكانت القنوات التي تنفرع من النيل تحمل قدراً كبيراً من المراكب التي تنقل البضائع إلى الإسكندرية حتى أن "سترابون" ذكر أن البضائع التي تحمل إلى الإسكندرية عن طريق هذه القنوات اكثر بكثير من التي تسرد إليها عسن طريق الميح (4).

كما كان هناك طريق غري يربط بين منف^(*) والإسكندرية^(*)فضلاً عن العديد من القنوات المائية التي كانت تربط النيل بالفيوم (أرسينوي)ومنها قناة بطوليمائيس هورموس (Πτολεμαιδος Ορμους) التي تقع جنوب شرقي الفيسوم عنسد اللاهون^(۱).

 كانت تغمر قرية كرانيس (Καρανις) بالمياه، وغر قبل وصوها إلى كرانيس بقرية باكخياس (أم الأثل) (Βαχιας) ، وأيضا بقرية فيلادلفيا وتنبع هذه القناة من بحر يوسف ويبدو ألها هي التي تحمل الآن اسم بحر" الوردان". كما كانت غر أيضا بقرية "بطلمية الجديدة"، وربما كل من قريق ديمي و سوكنوبايونيسوس (٨) هكذا كانست هذه القناة تربط المديد من قري الفيوم بالنيل، ويبدو أن هذه القناة كانست تنقسل محاصيل وبضائع تلك القرى إلى النيل ومنه إلى الإسكندرية أو أي وجهة أخرى.

أنواع المراكب النهرية:

رأ) النوع الأول: كيركوروس (KEPKOUPOS)(1)

كان هذا النوع من المراكب يستخدم في النقل النهري ويؤكد ذلك قسول "هاوبن" بأن الملكة كليوباترا الثانية، كانت تمتلك مراكب خاصة بجسا ذات أنسواع مختلفة كان بينهما مراكب "الكيركوروس" وكانت تستخدم في نقل الغسلال عسير النهر (۱۰۰ ويؤكد على ذلك أيضاً كل مسن "ماير" (Meijer) و"نيسف" (Nijf) بقولهما أن هناك العديد من المراكب المختلفة، كانت تبحر عبر النيل وأن مراكب "الكيركوروس" كانت أكبرها، وألها استخدمت لنقل الغسلال إلى الإمسكندرية (۱۱۰ فضلاً عن أن هناك بعض البرديات التي ذكرت استخدام هذا النوع من المراكب في النقل النهري منها بردية "موين" (Μοεη) التي تعود إلى العام ١٦٠ ق.م. والستى جاء فيها أن شخصاً يدعي هيراكليتوس (Μοεκ) كان يملك مركباً مسن نوع "الكيركوروس" وكانت حمولتها تبلغ حوالي ثلاثة آلاف تالنت رأي ما يساوي وع "الكيركوروس" وكانت حمولتها تبلغ حوالي ثلاثة آلاف تالنت رأي ما يساوي

وتين لنا كثير من الوثائق أن حولة (αγωγις) هذا النوع من المراكب و ١٠٠٠ أردب بما يساوي ٢٠ طن، الردب بما يساوي ٢٠ طن، الردب بما يساوي ٢٠ طن، المنطقة رقم ٢٠٠٤ من مجموعة أرشيف "ماكواري" (Macquarie). ذكرت حولة هذا المركب ٥٠٠٠ أردب (٢٠٠٠ وفي المبردية رقم ٢٧ من مجموعة بردي (Enteuxes) جاءت سعة هذا المركب ١٠ آلاف أردب (٢٠٠٠ هذا بالإضافة إلى المراكب (كيركوروس أخاراكتوس) (κερκουρος αχαρακτος) ولم تذكر الوثائق له شكلاً محدداً (٢٠٠ والمركب (كيركوروس كافي) (κερκουροσκαφη) ولم تذكر وتتراوح سعتها ما بين ٢٠٠٠ إلى ٢٠٠٠ أردب (٢٠٠).

- (ج) النوع الثالث: باكتون (πακτων): وتتراوح سعة هذا المركب ما بين ... ۳۰۰ إلى ۲۰۰۰ أردب(۱۹).
- (د) النوع الرابع: كوناوثيوس (κοναυθιος): وتتراوح سعة هذا المركب ما بين ۲۰۰۰ إلى ۲۰۰۰ آلاف أردب (۲۰۰).

وعلي أية حال، فإننا نجد في إحدى برديات تبتونيس^(٢١) إشارة إلى أن سعة المراكب النهرية الخاصة بنقل الغلال كانت تتراوح ما بين ٩٠٠ إلى ١٦ ألف أردب.

ومن خلال الوثائق البردية عموماً، نلاحظ أن النوعين الأول والثاني من المراكب، هما أكثر أنواع المراكب استخداماً لنقل الغلال، وربعا كان ذلك بسبب، حجمها الكبير، وأن النوع الثالث والرابع هما اقل استخداماً بسبب صغر حجمها (۲۲).

ملكية المراكب

وفي زمن البطالمة لعبت السفن دوراً هاماً في اقتصاديات البلاد، حيث كسان يعتمد عليها بشكل رئيسي في عمليات النقل المختلفة، وخاصة عبر النيل الذي كان يشكل شبكة من الاتصالات المائية، امتدت منات الكيلومترات. ولقسد اكتسبب الأسطول النهري أهمية كبري خاصة وانه كان ينقل كميات ضخمة من الغلال سنوياً في الإسكندرية (٢٢) ولقد كان ملوك وملكات البيت البطلمي يملكون سفناً خاصة بجم (٢٤) كما كان للأفراد أيضاً مراكباً خاصة بجم (٢٥).

أما مراكب الملك البطلمي فكانت عبارة عن أسطول من المراكب تسروح وتغدو عبر نمر النيل وفروعه وكذلك عبر القنوات التي تتصل به، ولقد ذكرت لنا الوثائق البردية العديد من تلك السفن، ومنها وثيقة (٢٦٠) بردية تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م (٢٦٥ / ٢٦٤ ق.م) أي إلى عهد الملك بطلميوس الثاني "فيلادلفوس"، وهي عبارة عن خطاب مرسل من شخص يدعي كسانئوس (Εανθος) إلى آخسر يدعي إيوفرانور (Ευφρανορ) وإن كانت سطور البردية لم توضح لنا وظيفة أي من الشخصين، إلا أن ناشرا البردية يفترضا أن هذين الشخصين كانا على علاقسة بصوامع الغلال الملكية، وأن الغلال كانت ترسل في البداية إلى "إيوفرانسور" السذي بصوامع الغلال الملكية، وأن الغلال كانت ترسل في البداية إلى "إيوفرانسور" السذي الخطاب بنقل غلال على مركب عملوكة للملك البطلمي بطلميوس الثاني فيلادلفوس.

"من كسانثوس إلى إيوفرانور. تحية. أعط أوامر للتسليم من خلال كيللسيس المن كسانثوس إلى إيوفرانور. تحية أعط أوامر للتسليم من خلال كيللسيس ($K1\lambda\lambda\epsilon ou\varsigma$) إلى حورس على المركب (مركب نقل بضائع) الملكية والتي يديرها ويقودها المذكور آنفاً، "حورس" للغلال التي جببت من الأراضي المستأجرة (عمل قبل المكندر ($A\lambda\epsilon\xi\alpha v\delta\epsilon \rhoo\varsigma$) وبرومينسوس ($A\lambda\epsilon\xi\alpha v\delta\epsilon \rhoo\varsigma$) ونيكوستراتوس

(Νικοστρατους) وباوسانياس (Παυσανιου)، ودع كيلليس أو ربان السفينة يكتب لك إيصالاً، ويختم العينة، واحضرها إلى، إلى اللقاء العسام الواحسد والعشرين، واحد من شهر توت، المرسل إليه، إيوفرانور".

ونخلص من هذه البردية أن الملك بطلميوس الثاني كان يملك مركب كانت تستخدم في نقل الغلال، وقد عهد بما وبإدارها إلى شخص يدعي حورس، وهو أيضاً الذي كان يقودها بنفسه، وغالباً ما كان حورس قد استأجر هذه المراكب من الدولة مقابل أجر يدفعه إليها.

كما أن هناك بردية أخرى تعود أيضا إلى منتصف القرن الثالث ق.م. (٢٠٢/١ ق.م) (٢٨٠ ق.م) وهي عبارة عن شكوى مقدمة من بحار" ناوكليروس" (ναυκληρος) أحد المراكب المملوكة للملك البطلمي بطلميوس الثاني فيلادلقوس إلى الملك، تتعلق بتحطم السفينة عن طريق العواصف في ميناء أفروديتوبوليس (أطفيح الحالية) (*) وجاء فيها:—

"......وأبحرت هابطاً معهم حتى القناة عن طريق ميناء أفروديتوبوليس، ولكن رياحاً هبت، والأقمشة السورية أعلى الكابينة، فتحولت إلى الجانب الأبحسن المائل من السفينة مما كان سبباً في غرقها. واقسم بحياة الملك بطلميوس وأرسينوي فيلادلفوس،الإلهين الأخوين (Αδελφοι) للآله سوتير أبيهما، أن ما ذكرت كان صحيحاً".

يتضح لنا من هذه البردية أن الملك بطلميوس الثاني بملك هذه المركب، والتي يعمل عليها شخص آخر، وإن لم يتبين لنا من سطور البردية أي شئ يتعلق به، لا اسمه ولا وظيفته، ولم يتضح لنا أيضاً إن كان هذا البحار يعمل علي هذه المركب لحسسابه الحاص أم لحساب الملك البطلمي؟

ويتبين لنا من إحدى وثائق القرن الثالث أيضاً أن الملك البطلمي كان يملسك سفناً كانت تغدو وتروح في قناة بطوليمائيس هورموس، - ميناء الفيسوم - حاملسة الناس والبضائع وأن الملاحين كانوا يشاركون الملك في دخول تلك السفن بحيث يكون نصيب الملك ثلاثة أرباع ونصيب الملاحين الربع الباقي (٢٩).

وبالإضافة إلى البرديات السابقة (٣٠٠ والتي تثبت بما لا يدع مجالاً للشك، ملكية الملك للمراكب هناك العديد من البرديات التي تؤكد ملكيته للمراكب. وإن كان من العسير تحديد مقدار ما كان يملكه من سفن غرية (٣١٠) إلا أنه من والواضح أنه كان يملك عدداً ليس بقليل منها حيث يذكر "روستوفيتزف" أن سد احتياجات الجيش، ونقل كميات كبيرة من الحاصلات الزراعية من مناطق إنتاجها إلى المخازن الملكية في الإسكندرية يتطلب منات إن لم يكن آلاف من السفن، بأحجامها المختلفة ،ومنا يلزمها من ملاحين (٢٣٠) وإن كانت الوثائق تشير إلى أن الملك البطلمي لم يستخدم في نقل القمح سفنه فحسب بل كذلك سفن الأهالي وملاحيها لقاء أجر (٣٣٠) إلا أن ذلك لا ينفي امتلاكه لعدد كبير من السفن النهرية، وخاصة وأن الملك البطلمي كان مسن اكبر تجار الغلال في العالم الهيلينستي (٤٣٠) مما يفترض معه امتلاكه لعدد ليس بقليل من المراكب ليضمن سرعة نقل الغلال، وبالتائي يضمن الوفاء بتعاقداته في الخارج. أيضاً الم أن قضية ملكية "أبو للونيوس" لأساطيل من السفن لم تحسم بشكل قاطع.

فهل كان أبوللونيوس يمتلك هذا الكم الهائل من السفن ملكية خاصة، أم أنه كان يديرها فقط لصالح الملك البطلمي بوصفه وزير ماليته؟

صحيح أن تجارة أبوللونيوس الضخمة والمتشعبة في داخل مصر وخارجها وضيعته الضخمة في فيلادلفيا وممتلكاته الأخرى كانت تتطلب امتلاكه لعدد ضسخم من السفن للوفاء باحتياجاتها، وهذا ما يؤكده "روستوفيتزف" وبأنه أيضاً لم يكسن يمتلك أسطولاً ضخماً من المراكب والسفن فقط ولكن أيضا امتلك مسفناً لمنساء

السفن والمراكب الجديدة في ميناء كبركي (Κερκη) علي قناة الفيوم الرئيسية (السفن والمراكب الجديدة في ميناء كبركي (Κερκη) على قناة الفيوس، فلابد أن الا أن هذا لا ينفي أن كل هذا العدد الضخم لم يكن كله ملكاً لأبوللونيوس، فلابد أن الملك البطلمي كان يملك ولو جزءاً منه ترك إدارته لأبوللونيوس بصفته وزيراً لماليته من ناحية، ولأنه تاجر ماهر من ناحية أخرى. وخاصة وأن "رومستوفيتزف" نفسسه يؤكد أن "المسفن" الموجود في ميناء كبركي لم يكن يدار فقط لصالح أبوللونيسوش، ولكن أيضا لصالح الملك البطلمي (المسفن").

أما مراكب الملكات ففي مقدمتها مراكب الملكة أرسينوي الثانية زوجة الملك بطلميوس فيلادلقوس، والملكة بيرينيكي الثانية (Berenice II) زوجة الملك بطلميوس يورجينيس (Euegetes) والملكة كيلوباترا الثانية (Cleopatra II) التي كانت قد لعبت دوراً كبيراً في النظام الاقتصادي. ويظهر ذلك بوضوح في الوثائق البردية (۲۷).

ففي وثيقة تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م (٢٥٢/١ ق.م) تتحدث عن ملكية إحدى ملكات البيت البطلمي لمركب، وربالها شخص يدعي بيتوسيريس (Πετοσειρις)، ويفترض "هاوبين" (Hauben) أن هذه الملكة هي أرسينوي الثانية، والتي توفيت قبل تاريخ هذه البردية بما يقرب من عشرين عاماً، وأن هدفه المراكب كانت ملكية خاصة لها، وظلت تستغل من قبل التاج وأن ربالها قد استأجرها من الملكة أرمينوي الثانية بموجب عقد طويل الأجل، في حياة الملكة، وكان له الحق الفعلي في استغلالها، ثم اصبح مالكاً لها ولكن بشكل مؤقت (٢٩٠).

وهناك بردية أخري (۱٬۰۰۰ تشير إلى ملكية إحدى الملكات ، يحتمل ألها الملكسة بيرينيكي الثانية زوجة الملك بطلميوس يورجيتيس الأول (۱٬۰۰۰ لمركب تبليغ سيعتها الإجمالية (۲۰۰۰) مسائتي أردب، وكسان هنساك شسخص يسدعي هيراكليسديس (Ηρακλειδης) هسو نساوكليروس هسذه المركسب وأيضا قبطالهسا (κυβερνητης).

وتشير إحدى برديات تبتونيس الله الملكة الملكة كليوباتوا للمراكب، ولكن لم يتبين لنا من خلال نص البردية إذا ما كانت هذه الملكة هي كليوباتوا الأولى أم الثانية (Cleopatra Ior II) وكان بحار (ναυκληρος) هذه المركب هو أبوللونيوس وكان الله الراكب مفقود، لذلك لم يتضح لنا الله، أبوللونيوس المنا ولكن اسم الربان أو (الكيبرنيتيس) مفقود، لذلك لم يتضح لنا الله، وإن كان هذا يدلنا على أن هذه المراكب يعمل عليها (أو يملكها بموجب عقد إيجار) شخص ويقودها شخص آخر (الله يحدث، كما في حالة مركب الملكة بيرينيكسي الثانية، سالفة الذكر، أن كان مالكها و قبطالها في نفس الوقت، هو نفس الشخص (هيراكليديس).

كما أن إحدى برديات "إراسم" (.P. Erasm Univ.) تحدثنا عن امستلاك إحدى ملكات البيت البطلمي- لابد أها كيلوباترا الثانية- للمراكب؛ وذلسك لأن هذه البردية مؤرخة بعهد الملك بطلميوس السادس (١٨٠- ١٤٥) وبتحديد أكثر، في منتصف القرن الثاني (١٥٧- ١٤٥.م) ولقد استخدمت مراكب هذه الملكة كيلوباترا الثانية في نقل غلال الدولة من القمح في الغالب من الجزء الجنوبي من إقليم أرسينوي (الفيوم) (٢٩٥).

وفي إحدى برديات تبتونيس (⁽⁴⁾والتي تعود أي منتصف القسرن النساني ق.م. إشارة إلى مركبين إحداهما تملكها الملكة (إما كليوباترا الثانيسة أو الثالثسة) ويعمسل هارثوتيس (Αρθωτης) بحارا عليها، وربالها أبوللونيوس (⁽⁴⁾. والأخرى، تملكها أيضا الملكة كيلوباترا الثانية أو الثالثة، وبحارها شخص يدعي "حسورس" وربالها شخص آخر يدعى بطلميوس (⁽⁴⁾).

وفي العصر الروماني كانت حركة السفن النهرية، التي تفوق سواها، تتجه في الغالب الأعم إلى الإسكندرية حاملة إليها القمح الذي يتم تصديره إلى روما، وكذلك المواد الغذائية والوقود لتغطية احتياجات جيش الاحتلال. ولقد امتلكست الدولسة

أسطولاً من السفن كان يعمل عليه ملاحون تم تأجيرهم، أو جنود تم إلحاقهم بالخدمة العسكرية، وكان هذا الأسطول يمثل نواة أسطول الغلال على نمر النيل (٥٠٠).

ولدينا وثيقة تعود إلى القرن الأول الميلادي (٧٧م) (٥١) وهي عبارة عن إشعار استلام لإيصال مرسل من قبل ثلاثة من رباني السفن يتعلق بحمولة مركبهم، المملوكة للدولة، وكان هؤلاء القباطنة الثلاث ينقلون علي ظهر هذه المركب الحكومية، كمية من الغلال إلى الإسكندرية ، ولقد تسلم هذا الإيصال جندي من الفيلق الثاني، كان يرافقهم علي ظهر المركب في رحلتهم إلى الإسكندرية، بالضرورة كنوع من أنواع الحماية أو الحراسة، لحمولة المركب ضد أي خطر قد تتعرض إليه أثناء السفر إلى الإسكندرية.

وهناك بردية أخرى تعود إلى النصف الأخير من القرن الثالث الميلادي ومن وهناك بردية أخرى تعود إلى النصف الأخير من القرن الثالث الميلادي عن طريق أعضاء رئاسة مجلس البولي عن طريق أعضاء رئاسة مجلس البولي (Притаице) لمناقشة ترشيح الخدمة إلزامية بنقل الغلال التي طلبتها القوات المتمركزة من المحتمل في "بابليون" والمراكب التي سوف تستخدم في عملية النقل هي مراكب مملوكة للدولة، وجاهزة بالفعل، وإن كان السنص لم يسذكر بالتحديد الأشخاص الذين سوف يقومون بعبء هذه الخدمة الإلزامية، ولكن مسن برديسات أخرى، تعود إلى القرن النالث والمرابع الميلادي عرفوا بأقم هم: -

- ١- المشرفون على النقل الماتي.
- ٧- مراقبو النقل البري من صومعة الغلال إلى النيل.
 - ٣- المسئولون عن تحميل السفن في الميناء (٥٢).

ويشير جونسون (Johnson) إلى أن الحكومة كانت تمتلك بالإضافة إلى السفن كبيرة الحجم سفناً صغيرة الحجم كانت تستخدم في نقل الغلال من الشاطئ إلى سفن أخرى كبيرة الحجم، وأن هناك سفناً كانت تستخدم في نقسل الحبوب

للجيش الروماني. وأخرى كآنت تستخدم من قبل الحاكم الروماني للقيام بجولات. التفتيشية (10). وظهر في الوثائق البردية مشرفون على المراكب عرفوا باسم:

(επιτηρηται ηγεμονικων πλοιων και αλλων) أي "المشرفون على القوارب القيادية وغيرها "(٥٥٠)

وذكر جونسون أن المشرف على مراكب الحاكم ظهر لأول مرة في السجلات الموجودة في القرن الثالث الميلادي، ومن المحتمل أنه كان يشــرف علــي المراكــب الموضوعة تحت خدمة الإمبراطورية (٥٦).

أما فيما يتعلق بملكية الأفراد للمراكب النيلية أو النهرية في العصر البطلمي والروماني فمن الملاحظ أنه في العصر البطلمي كان ملاك المراكب ينتمون إلى الطبقة العليا، التي تتألف من رجال القضاء والكهنة وعائلاهم (επονομοι) ولم يشترط أن يكونوا من اليونانيين، حيث نجد في الوثائق أشخاص مصريين لكنا لم نجد مقدونيين بوصفهم ملاك للمراكب وأحياناً كان يمتلك المركب أكثر من شخص واحد، وأحياناً أخرى كان الشخص يمتلك مركبين إحداهما يكون رباها والأحرى يؤجر لها رباناً، أو كان المالك يؤجر مركبه للبحار، الذي بعدوره يسؤجر المركب لشخص آخر (۷۰).

وكان أبوللونيوس "وزير مالية" الملك بطلميوس الثاني من أشهر وأكبر مـــلاك المراكب، حيث كان علك أسطولا تجارياً لهرياً يستخدمه في نقل المنتجات التي تنتجها ضيعته، وكذلك المنتجات التي تستوردها ، بل لقد امتلك مسفناً لبناء سفن ومراكب جديدة (٥٠٠). وكان له قائد بحري حاص مسئول عن أسطوله الحاص، غـــير أن حالــة أبوللونيوس من الممكن أن تكون حالة فردية استنائية (٥٠٠).

وهناك بردية تعود إلى العام (٢٥٩ ق.م) تحتوي علي تقييم مفصل لبضائع مرسلة، من محطة رسوم جمركية في "بيلوزيون" في طريقها إلى الإسكندرية، وكانــت

محملة على مسفينتين تحست قيادة بساترون (Πατρων) وهيراكليديس (Ηρακλειδης)، ومن المحتمل أن هاتين السفينتين كانتا جزء مسن الأمسطول الخاص لأبوللونيوس (۲۰۰).

كما أن إحدى برديات "زينون" (Ζηνων) تشير إلى شخص يدعي ميتخوبسيس (Μετχωψις) ربان إحدى المراكب المملوكة لأبوللونيوس يقسم (القسم المعتاد) بأنه لن يأخذ على ظهر المركب أي شحنة خاضعة للمكوس (أي انسه لن يتهرب من دفع الرسوم الجمركية أو انه لن يحمل علي ظهر مركبة بضائع لم تجب عليها مكوس). وهي إشارة إلى ملكية أبوللونيوس للمراكب.

ويبدو أن "زينون" وكيل أعمال أبوللونيوس، كان يمتلك سفينة واحسدة أو أكثر، كان يؤجرها أو يحتفظ بما تحت إشرافه ويقتسم الأرباح مع الملاحين(٦٢).

ولكن هل كان أبوللونيوس يملك هذا الأسطول. يقيناً لحسابه الخاص كملكية شخصية أم لحساب الملك البطلمي ويشرف عليها لصالحه؟

يطرح "روستوفيتزف" هذا السؤال ولكن بصيغة أخرى، وهي إلى أي مسدي ارتبطت أنشطة أبوللونيوس التجارية بأنشطة الدولة؟!! ويجيب إجابة، وإن كانت غير قاطعة، بأن الأسطول التجاري لأبوللونيوس كان بالطبع مشروع رأسمالي خساص. ولكن من المصادفة أن أبوللونيوس كان في نفس الوقت الديويكيتيس (وزير المالية) لمصر البطلمية!! نحن لا نعرف ماهية العلاقة الموجودة بين أبوللونيوس والملك. ولكننا ناخذ في الاعتبار حقيقة، أن أبوللونيوس بالإضافة إلى أسطوله البحري كسان يملسك أسطولاً نحرياً على النيل وعلى القنوات الملاحية. وبحذا فقد ارتبط بسروابط قريسة متداخلة مع اقتصاد الدولة. وكانت غالبية البضائع التي تنقلها سسفن أبوللونيسوس تخص الدولة في ميناء كبركي وكان ينبغي على أبوللونيوس أن يعسد الاحتياجات تخص الدولة في ميناء كبركي وكان ينبغي على أبوللونيوس أن يعسد الاحتياجات اللازمة للسفن التي عهد إليه بتأسيسها لكي تحمل ابنة الملك عبر البحر وهذا يعني أن

الملك اعتبر أسطول أبوللونيوس كواحد من الأساطيل التي كانست دائماً تحست التصرف الملكي (١٣) ويبقي هناك خيط رفيع بين علاقة أبوللونيوس بالملك. خاصة وأن إجابة "روستوفيتزف" لم تعطنا إجابة شافية عن السؤال المطروح، وإن كان في مرجع لاحق يذكر "أنه لا يمكن الجزم بأن السفن التي كانت تحت تصرف أبوللونيوس كان علكها الملك ويديرها أبوللونيوس لصالحه بوصفه "وزير ماليته" أو ألها كانت ملكيسة خاصة له (١٤).

وعلي الرغم من إننا لا نملك من الأدلة، ما يجعلنا علي دراية تامسة بطبيعة العلاقة بين أبوللونيوس والملك أو بين أبوللونيوس التاجر و أبوللونيوس الديوكيتيس. إلا أن هذا ربما لا ينفي أن أبوللونيوس كانت له مفنه الخاصة به، خاصة وأنه -كما ذكرنا آنفاً- كان يملك تجارة ضخمة ومتشعبة وكذلك ضيعة في فيلادلفيا وكذلك محتلكاته الأخرى، مما يتطلب معه امتلاكه لعدد ليس بقليل من السفن لنقل منتجات ضيعته والوفاء بالتزاماته التجارية وعلى الرغم من رأي روستوفيتزف السابق، إلا أنه لم ينف امتلاك أبوللونيوس لمراكب وسفن خاصة به كان يستخدمها لخدمته هو وموظفيه (١٠٥٠). فضلاً عن أنه كان يملك في ميناء كيركبي مسفناً لبناء السفن والمراكب وبهن على ملكية أبوللونيوس لأسساطيل والمراكب وبهن قاد كان يكلك في ميناء كيركبي مسفناً لبناء السفن عن أنه كان يملك في ميناء كيركبي مسفناً لبناء السفن عارية نهرية وبحرية (٢٠٠٠).

علي أية حال لم يكن أبوللونيوس أو زينون فقط هما اللذان يملكان مراكب خاصة، فقد كان رجال البلاط الملكي أيضاً يملكون مراكب خاصة بهم، حيث جساء في إحدى برديات زينون (١٨٠٠) أن أحد رجال بلاط الملك بطلميوس التسايي ويسدعي بوسيدونيوس (Ποσειδωνιος) كسان يعمسل "ايسدياتروس" (κίng's taster) كان يعمل كان يعمل عاصة به، وذلسك لأن بوسيدونيوس كان قد قسدم شسكوى مفادها أن مسوظفي موميسستراتوس

(Σωσιστρατος) رئىسىس محطىقة المكروس في عمليس الحديد (Σωσιστρατος) قد صادروا بعض الحديد و (εις την χωραν εμθαντες εμ μεμφει) الذي وجدوه على أحد مراكبه وباعوه، وأن هذا الحديد هو جزء أساسي من معدات المركب.

ويشير" إدجار"(Edgar) ناشر البردية إلى أن بوسيدونيوس عضو من موظفي البلاط الملكي يملك هذه المركب ملكية شخصية (١٩٩) وذلك لما يدل عليه السطر "الثالث" في البردية، حيث جاء فيه.

"των ημετερων αναπλεοντος" أي "أحسد مراكبنسا الشخصة" (۲۰)

كما أن كلمة" أحد مراكبنا" تدل علي أن بوسيدونيوس علسك أكشر مسن مركب واحدة.

وفي بعض الأحيان نجد أن المركب الواحدة يمتلكها أكثر من شخص واحسد، وما يدل على ذلك ما جاء في إحدى برديات الحيية (٢١) وقد جاء فيها:

"العام الرابع والثلاثون، الرابع والعشرون من شهر مسرى، القبطان ديونيسيوس (Διονυσιος) يعترف بأنسه شحن من خلال نيخيمبيسوس (Νεχθεμβεους) وكيل الكاتب الملكي علي ظهر مركب كسينودوكوس (Ξενοδοκος) وإسكندر (Αλεξανδρος) واسكندر

في العام الرابع والثلاثون من عهد الملك بطلميوس بن بطلميوس وسوتير، كاهن اسكندر، والافة إديلفي كون نيوبتوليموس (Νεοπτολεμος) بسن فريكسيوس (Κανηφορος) بن كانيفوروس (Κανηφορος) (حاملة السلة) أرسينوي فيلادلقوس كون أرسينوي ابنة نيكولاس (Νικολαος)، الرابع والعشرون ومن شهر مسرى. القبطان، ديونيسيوس، يقر بأنه شحن على مركب

اكسينودوكوس واسكندر، والتي رباقا اكتيوريس (Εκτευρις) بن باسيتوس اكسينودوكوس واسكندر، والتي رباقا اكتيوريس الكاتب الملكي، لكي تنقل إلى صومعة الغلال الملكية، في الإسكندرية مع عينة، ١٨٠٠ أردب من الشعير، وتكون غلال نظيفة غير مفشوشة مغربلة ، وأن تكون مكيلة بالمكاييل التي أحضرها بنفسه من الإسكندرية

ويتضح لنا من هذه البردية أن هذه المركب يعمل عليها بحار واحد ويملكها شخصان، وهم اكسينودوكوس واسكندر والبحار ومالكا المركب يحملون أسماء يونانية بينما القبطان (الكيبرنيتيس) مصري من منف، ورغم أن هذه الوثيقة لا تشير إلى مكان تصدير الحبوب إلا أن وجود القبطان اكتوريس بن باسيس مسن منسف، يرجح تصدير الحبوب منها كما يتضح لنا وجود طريق قمري يربط منف بالإسكندرية الم زيادة الترابط الاقتصادي بينهما(٧٧).

وفي إحدى برديات ماكواري (Macquarie) (P. Macq. 704) (P. Macq. 704) وفي إحدى برديات ماكواري (P. Macq. 704) والتي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م إشارة إلى مركب بملكها شخص ويعمسل عليها شخص آخر،حيث تشير إلى:-

"أمو شحن من خريسيبوس (Chrysippos) إلى دياجوراس (Diagoras) وبيروتيس (Beroties) (۸۰۰۰) ثمانية آلاف أردباً من الشعير النظيف والمنخول من اجل ضريبة التخمير (Brewing Tax) (ضريبة الشيراب) السيكندرية. بطلميوس هو البحار علي مركب (كيركوروس) (Kerkouros) مملوكة ليوثيديكوس (Euthydikos).

يشير ناشر البردية إلى أن خريسيبوس هو ستراتيجوس الإقليم، وأن كل مسن دياجوراس وبيروتيس هما أمناء مخازن" ميتولوجوي" (٧٤) وهذه البردية عبارة عن نوع نوع من أنواع أوامر الشحن الصادرة من الاستراتيجوس إلى السيتولوجوس تسأمره

بشحن ضريبة الغلال على ظهر سفينة مخصصة لذلك (٧٥) ومن الملاحظ أن أمر الشحن عبر عنه بصيغة الأمر المفرد مع أن المرسل إليهما النين من أمناء المخازن وليس أمسين محزن واحد، أي من المفترض أن يخاطبا بصيغة الأمر الجمع، ولكن ربما يشير ذلك إلى انه بالرغم من أن أمر الشحن مرسل إلى اثنين من أمناء المخازن (السيتولوجوى) فإن واحداً منهما فقط كان متوقعاً منه بالفعل أن يقوم بعملية الشحن (٢٦٠).

ولدينا بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م (٧٧) وهي عبسارة عن إيصال استلام صادر من ربان مركب، يعترف فيه بأنه قد استلم كمية من الغلال في ميناء كيركي لنقلها إلى الإسكندرية، جاء فيها:

"في عهد بطلميوس وأرسينوي، المحسين لأبيهما (Φιλοπατερων)، في العام الواحد والعشرين، الثاني من شهر هاتور، يعترف أمونيسوس، ربان مركب بوليكراتيس (Πολυκρατης) حولة.... أردب، بأنه شحن في ميناء كيركسي للنقل إلى الإسكندرية من صومعة الغلال الملكية، من محصول العام العشرين، بواسطة باكخيوس (Βακχιος) وأمونيسوس أمناء محنزن الغالل أفي هيرانيسسوس باكخيوس (Ιερα Νησος) مع المراقبين (εργοστηριοι) خسة آلاف وحمس مائة وست وحمسون أردباً (٣٥٥٥) من الأوليرا (٥λυρας) خسة آلاف وحمس مائة وست النقل عن طريق مركب إضافي المجموع (٥٠٥٦) أردباً والكميسة تم كيلها بالمكيال البرونزي بمكيال عادل، ودقيق، ومنخول، ولم أقدم أي شكوى"

ويتبين لنا من هذه البردية أن بوليكراتيس هو مالك المركب وأن أمونيوس هو ربالها. أي أن بوليكراتيس يملكها ولكنه لا يعمل عليها وألها استخدمت في نقل الفلال من ميناء كيركى في إقليم منف إلى صومعة الغلال في الإسكندرية.

وإحدى برديات" تبتونيس"(^{۷۸)} والتي ترجع إلى النصف الأول من القرن الثاني ق.م (۱۷۱ ق.م) تتعامل مع موضوعات متعددة، وخاصة تلك التي ترتبط بأعمـــال صوامع غلال الدولة، مثل تدوين إيصالات عينية من إيجار ومصادر أخرى، وتخسزين بذور الغلال، مخصصات الجنود وموظفي الحكومة، والإنتقال السسنوي للقمسح إلى الإسكندرية. وهذه الموضوعات هي الأكثر أهمية في النص، فهي تعطينا صورة عسن أسطول الغلال القابع في ميناء بطوليمائيس. كما اشتمل هذا النص علي أسماء كسل مركب وما تحمله من بضائع مرسلة من قري متعددة، وجدير بالملاحظة أن قائسدي هذه المراكب، فضلاً عن مالكيها معظمهم من اليونانيين (٢٩١) وأسماء ملاك المراكسب وربابنتها كالتالي:—

- حيونيسيوس (Διονυσιος) من نيلوبوليس (Νειλουπολις) يملك مركبا ربامًا هو أبوللونيوس (Απολλωνιος).
- فيلوتيراس(Φιλωτερας) من نيلوبوليس يملك مركباً،ويبدو أنه ربافها أيضا (٨١).
- هيراكليتوس (Ηρακλειτος) من سوكنوبايونيسوس علك مركباً رباها
 هو أبوللونيوس (^{۸۲)}
- سیرابیون (Σαραπιωνος) من سو کنوبایونیسوس یملك مرکباً ربانها هو ثیودوروس (Θεοδωρος)
- موسیکلیوس (Σωσικλεους) من سوکتوبایونیسوس یملك مرکباً رباهٔا هو بامینیس (Παμμενης)
- بطلمیسوس،من سو کنوبایونیسسوس، علسك مركبساً ربانمسا هسو كيفالون(Κεφαλων) (^{۸۵)}
 - دوريونوس (Δωριωνος) يملك مركبا، وربالها هو ديونيسيوس (۲۹).
 - اسكليبياس (Ασκληπιας) يملك مركبا، ورباها هو زينون (^{۸۷)}.

- ومركب يمتلكها أمونيسوس، ويبسدو أن رباقسا شسخص آخسر مسن نيلوبوليس (۸۸).
- مركب أخرى علكها شخصان قما أبوللونيدوس وأثينايوس (Aθηναιος)

ومما سبق يتضح لنا أن هناك مراكب يملكها شخص وهو ربانها أيضا. كما أن هناك مراكب يملكها شخص، وربانها شخص آخر. ومركب يملكها شخصان وربانها شخص ثالث. وإذا افترضنا أن أبوللونيوس هو نفسه الشخص الذي تكرر اسمه في البردية، حيث جاء في معظم الحالات رباناً لعدد من المراكب يمتلكها أكثر مسن شخص، وجاء في حالة واحدة مالكاً لمركب مناصفة مع شخص آخر، فيان بعسض الأشخاص كان يملكون مراكباً ويعملون في نفس الوقت ربابنه علي مراكب يملكها آخرون. ونفس الشيء ينطبق علي ديونيسيوس فقد جاء في حالة مالكاً لمركب يملكها يقودها آخر، وفي حالة أخرى جاء رباناً لمركب يملكها آخر، هذا إذا صح الافتراض يأن كل من أبوللونيوس وديونيسيوس المذكوران في البردية، هما نفس الأشخاص.

أما في العصر الروماي فمن الملاحظ أن الفرد يجب أن يكون صاحب السروة طائلة حتى يتمكن من امتلاك سفينة نقل للبضائع، حتى ولو كانت صغيرة الحجم، ولهذا السبب فإن عدد البحارة الذين كانوا يمتلكون سفناً ويقومون بتشغيلها كان قليلاً، وجرت العادة على أن يمتلك مثل هذه السفن أحد الأثرياء، وكان دائماً أحد مواطني عواصم الأقاليم من الإغريق أو الرومان. حيث كان يقوم بشرائها كنوع من أنواع الاستمار، ثم يقوم باستنجار ربان ليقوم بتشغيلها، وكان على الربان أن يجد ويجتهد في العثور على الشحنات لكي ينقلها عليها، كما كان يقوم باختيار الطاقم الذي يعمل غليها ويحتاج إليه (١٠).

وفي إحدى البرديات التي تعـود إلى النصـف الأول مـن القـرن الشـاي (١٤٠م) (١١٠ ما يشير إلى هذا المعنى تقريباً، حيث جاء فيها :-

"اتفاق بينو "تريبون" (Τρυβων) بن أبوللونيوس مسجل في حسي "أبوللونيوس" ربان سفينة، بخصوص شحن ستة آلاف أردب من الحبوب الغذائية. يقر "تريفون" بأنه قد تسلم مبلغ أربعمائة (٥٠٤) دراخمة من الفضة، من المبلغ المتفق عليه لاستتجار سفينة، وانه سوف يتسلم الشحنة في ميناء...... ويسلمها في ليثاين (Λιτηινε) في مديرية سايس (١٠٠ وجاء في إحدى فقرات هذه البردية.

".....ويقر تريفون بأنه سوف يقدم عدداً كافياً من البحارة، وكـــذلك كافة مستلزمات السفينة........... (٩٢).

وهناك بردية تعود إلى العام (٥٥ ام) وهي عبارة عن إيصال مرسل من قبل أحد ملاك السفن إلى مصرف الدولة، جاء فيها:

ويتضح لنا من هذه البردية أن هيراكليديس هو مالك السفينة والتي تبلغ حملها . . . ٨ أردب، وهو أيضا ربالها.

(14) κυβερνητης ιδιουποιου αγωγης αρταβων ω"

ومن خلال إحدى برديات أوكسيرينخوس (١٥) وهي عبارة عن كشف حساب من المحتمل أنه مقدم من قبل موظف إلى رئيسه المباشر خاص بنفقات تتعلق بشمون حولات للعديد من المواكب، محملة بالقمح عن طريق النهر، ولا شك ألها مرسلة إلى الإسكندرية (١٦) يتضح لنا ملكية الأفراد للمراكب حيث جاء فيها:

(Tριαδελφος) تریسادلفوس (αποστολου) تریسادلفوس (αποστολου)) أردب من القمح (αν)

المركب هوريون (Ωριωνος) بن أمونيسوس (Αμμωνιος) ۱۵۰۰ أردب من القمع ((۱۹۰۰)

"لمركب باوسوريس (Παυσιριος) بن أبوللونيوس ، ه أردب" (١٩٠) وقع عبارة عن خطاب مرسل إلى وتحدثنا إحدى برديات أوكسيرينخوس (١٠٠) وهي عبارة عن خطاب مرسل إلى سيراتيجوس إقليم أوكسيرينخوس ، من شخص يدعي بوسيدونيوس (Ποσιδωνιος) يعلمه بأنه قد استلم من أمناء مخسزن قسم بسوبيس (Ψωβθεως) في التوبارخية السفلي، كمية من الغلال، لنقلها إلى الإسكندرية. إن بوسيدونيوس هذا يملك عدداً من المراكب وقد جاء فيها:--

" إلى ديديموس ستراتيجوس إقليم أو كسيرينخوس من بوسيدونيوس، ويسدعي أيضا تريادلفوس صاحب غانية مراكب (Πλοιων η) تبلغ جولتها أربعين ألسف أردب (αγωγης αρταβων μυριαδων δ)، في إدارة نيسسابوليس. استلمت، وكيل لي بواسطة ديوسقوروس (Διοσκορος) بسن أونسوفريس (Οννωφριος) بديموس بن باوسيريس (Παυσειριος)، أمناء مخزن قسم بسوبئيس في التوبارخية السفلي الكمية المقدرة في من قبلك أنت وهوريون يسدعي أيضا إبيون (Απιωνος)، الكاتب الملكي (الباسيليكوجرامتيوس) للإقليم السابق ذكره، وفقاً لرسالة عظمة المدير المالي لنيابوليس من صومعة الغلال العامة في القريسة سابقة الذكر، عبر النهر....."

 لنا ألهم المسئولون عن إصدار أوامر الشحن إلى ملاك المراكب، كما يتطابق ذلك مع ما جاء في بردية "ماكواري رقم ٧٠٤" من حيث أن أمسر الشحن صدر مسن الاستراتيجوس إلى اثنين من أمناء المخازن (*).

وتشير إحدى البرديات التي تعود إلى القرن الثالث الميلادي إلى ملكية بعسض مواطني مدينة أوكسيرينخوس لعدد من المراكب، منهم من يعمل علي مركبه الخاصة ومنهم من استأجر ما رباناً، وهذه البردية عبارة عن خطاب مرسل إلى مدير مكتب استراتيجوس إقليم أوكسيرينخوس بخصوص أجرة الشحن (Φορετρον). وجاء فيها (۱۰۱):

" إلى أوريليوس ديمتريوس (Αυρηλιος Δημητριος) مديو مكتب متراتيجوس إقليم أو كسيرينخوس. من أوريليسوس بطلميسوس بسن ديسوجينيس متراتيجوس إقليم أو كسيرينخوس. من أوريليسوس بطلميسوس بسن ديسوجينيس (Διογενους) وفيلوتيرا س (Φιλωτερας) ربان مركب محاص تبلغ حولتها ربان مركب محلوكة لـ... بن أوفيلليسوس (Φελλιος) ومع ذلسك يلقسب ربان مركب محلوكة لـ... و أوريليوس ديوجينيس بن سيراييون وأرسينوي، البردية نتين أن أوريليوس بن بطلميوس يملك مركباً حاصة به، ويعمل بنفسه ربان عليها، وتبلغ حولتها ٥٠٠ أردب، بينما أوريليوس ديوجينيس يعمل ربائاً على عركب محلوكة لـ... بن أوفيلليوس. وجميع ملاك المراكب وكذلك الربابنة المسنين يعملون عليها من عدية أو كسيرينخوس، وهم يونانيون. كما نلاحظ أيضا المسدور المستراتيجوس المسدني اضطلع بـــه مـــدير مكتـــب الاســــتراتيجوس يصدر الأواه الخاصة بدفع أجرة الشحنة، والتي مرت بنا في برديات كولومبيا^(۱) أن

الاستراتيجوس وكذلك الكاتب الملكي هما اللذان كانا يصدران أوامر الدفع، ويبدو أن الاستراتيجوس قد خول له الحق في إصدار أوامر الدفع بالنيابة عنه .

وفي بردية (۱۰۲) تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث الميلادي (۱۲۱/۲۰) نجد أن شخصاً يملك ثلاثة مراكب، بلغ إجمالي حمولاتها خس عشرة ألف أردب. جاء فيها:

من أوريليوس أمونيوس بن أمونيوس ربان سفينة في إدارة نيابوليس. الملك 1 ثلاثة مراكب تبلغ حمولتها خس عشرة ألف أردب إلى أوريليوس مسيرابيون. أمسين مخزن غلال قسم سكو (Σ κο) في التوبارخية العلبا، بعد التحية. استملت وكيل لي من قبلك الكمية المقدرة لي عن طريسق الاسستراتيجوس أوريليسوس حربسوقراط (Λ ρποκρατιωνος) وأوريليوس نيميسيون (Λ κεσιωνος) يدعي أيضلدينيسيوس الكاتب الملكي......"

ويتبين لنا من هذه البردية أن أوريليوس أمونيوس يملك ثلاثة مراكب، وهـــو أيضا رباها .

وفي وثيقة تعود لعام ٢٨٦م، وهي عبارة عن إعلان من شخص يسدعي أوريليوس أنكيتوس (Ανικητος) ويعلم الاستراتيجوس أنه تسلم قمجاً من إحدى قري أو كسيرينخوس لإرساله إلى الإسكندرية تنفيذا لأوامسر الكاثوليكوس (Καθολικος)

"إلى أوريليوس فيليبوس (Φιλιππος)، يدعي أيضا هوريون. ستراتيجوس إقليم أو كسيرينخوس من أوريليوس أنيكيتوس أولبانوس (Ολβανος) من المدينة الشهير والأكثر شهرة أو كسيرينخوس، ربان مركب هيللينيمة (أو ذات طراز إغريقي).(κυβερνητου πλοιου Ελληνικου) ينتسب إلى ورثة تميرو (Τειρωνος) حولة ثلاثمائة وخمين أردباً.....".

وواضح لنا من هذه البردية أن أوريليوس ربان مركب يونانية، وربما كانست هذه المركب ملكاً له في نفس الوقت، كما مر بنا في بعض البرديسات السسابقة. أن بعض الأشخاص كانوا أصحاب مراكب وربابنتها في آن واحد.

على أن ملكية المراكب ، سواء في العصر اليوناني أو الروماني لم تقتصر على الرجال فقط دون النساء، أو على ملكات البيت البطلمي دون غيرها من النساء، فمن خلال الوثائق البردية يتضح لنا أن النساء كن يمتلكن مراكباً خاصة بحسن، وأن بعضهن كن يستأجرن رباناً للعمل عليها ، وفي بعض الأحيان كن يستأجرن مراكب الملكات، ففي الوثيقة رقم ٣٩ من بردي" إراسم" ورد ذكر لامرأة تسدعي "أثينا" استأجرت مركباً من مركب الملكة كليوباترا الثانية، وهذا أول مثال لامرأة تستأجر مركباً ملكية في العصر البطلمي (١٠٠٠). وهنا نجد أبرز مثال لتأثير وضع المرأة المصسرية الأقدم وحريتها الاقتصادية في الميراث، والعمل، على سيدات المجتمع اليوناني داخسل مصر فراح يقلدها ويستثمر وجوده بها(١٠).

وفي القرن الثالث ق.م كانت أجاثوكليا^(*) خليلة بطلميوس الرابع فيلوباتور^(*) تمتلك مراكب خاصة كما حولتها ما بين ألفين وألفين وخسماتة، وكان يدير لها هذه المراكب بحار يدعي هيراكليديس، الذي كان يعمل أيضا ربانا على مراكسب أجاثو كليا^(١٠٥).

وهناك إشارة أي ملكية النساء للمراكب في العصر الروماني، حيث تشير الحسدى البرديات المراكب في العصر الروماني، حيث تشير إحسدى البرديسات المراكب إلى مسيدة تسدعي كالاوديسا ببرينيكسي (κλαυδια Βερενικης) كانت تملك مركباً وألها استأجرت رباناً للعمل عليها يدعي أوريليوس بن ديوسقوروس وجاء في هذه البردية:

" ...أوريليوس ...بن ديوسقوروس و أينكيوس (Auvklog) ربان ســفينة مملوكة لــ كلاوديا، ومع ذلك لها لقب آخر. وتبلغ سعتها ٢٥٠ أردب وبحــا راس تمثال...."

العاملون في الملاحة النهرية :

نتقل الآن إلى الحديث عن العاملون في الملاحة النهرية .إذا نظرنا إلى النظام الحاص بالنقل النهري، نجد أن العاملين في الملاحة النهرية كانوا ينقسمون إلى السلاث مجموعات رئيسية:

- السفن (Κυριος): وهم الذين امتلكوا السفن، ولكن ليس من الضروري أن يباشروا العمل عليها.
- القباطنة (κυβερνηται): وهم إما أهم يمتلكون المراكب أو يعملون لدي "ناو كليروي" (۱۰۷).

ولقد مر بنا من خلال الوثائق البردية التي استعرضناها، - فيما سبق- أن ملاك السفن كانوا أحياناً هم الملاك، والناوكليروي، والكيبرنيتاي في نفس الوقست، أي الهم هم الذين يمتلكونما و يباشرون العمل عليها ويقودونها أيضاً (١٠٨).

كما أن هناك مراكب يملكها شخص، ويباشر العمل عليها بنفسه ، ويقودها شخص آخر (۱۰۹) كما أن هناك مراكب يملكها شخص ويباشر العمل عليها ويقودها شخص آخر (۱۱۰) ومراكب يملكها شخص ويقودها شخص آخر ويباشر العمل عليها شخص ثالث (۱۱۱) كما أن هناك مراكب يملكها أكثر من شخص ويباشر العمل عليها ويقودها شخص ثان ويباشر العمل عليها فيقودها شخص ثان ويباشر العمل عليها شخص ثالث ويباشر العمل عليها شخص ثالث أن يملكها أكثر من شخص ويقودها شخص ثان ويباشر العمل عليها شخص ثالث ويباشر العمل

وكان يسمح للبحار (ναυκληρος) أن يستأجر مركب الملكة لتقلل الخلال الخاصة بالحكومة، وأن يكون هو نفسه ربالها (۱۱۳) حيث جاء في إحدى برديات "الحيبة" أن "حورس" بحار (ναυκληρος) ومستأجر للمركب (μισθωτης) وفي نفس الوقت ربالها (κυβερνητης) بينما تغيرت الصورة في وثائق أخرى « ففي حالة المراكب التي تمتلكها فإن البحار ليس لديه الحق في تأجير المركب، ويظهر ذلك في الوثيقة رقم ٣ من بردي "إراسم" وهي عبارة عن أمر شحن حمولة من الغلال ذكر فيه أن "نيفروتيس" كان مستأجراً لمركب تمتلكها الملكة كليوباترا الثانية وأن بوليستراتوم كان بحاراً على المركب (۱۱۰).

نقابات ملاك السفن:

ذكرنا فيما مبق أن مهنة النقل مواء البري أو النهري لم تقيد تقيداً كاملاً مثل غيرها من الحرف والمهن الا أن ذلك لا يستبعد أن ملاك السفن والعاملين في النقل النهري قد انتظموا في جماعات، وإن كانت غير رحمية وربحا كان لهم ممسئلين لدي الحكومة تخاطبهم عند الحاجة إليهم. إذ كان كبار التجار وأصحاب السفن يؤلفون فيما بينهم (Synodos)، وأن البطالمة كانوا يسندون إليهم شئون التجارة الحارجية تصديراً واستيراداً لا يستبعد أن أصحاب السفن النهرية – أو العاملين بالنقل النهري كان لهم أغاط مشابحة أو على الأقل جماعة تمثلهم.

وفي القرن الأول ق.م تم إنشاء هيئة للبحارة للحماية من إعطار النقل النهري (ναυκληροι) وتتكون من البحارة (ναυκληροι) وتتكون من البحارة (κυβερνηται) وأحياناً والمستأجرين (μισθωτοι) والريابنة (κυβερνηται) وملاك السفن، وأحياناً كان هؤلاء يذكرون في وثائقهم بأهم تابعين لهيئة البحارة (۱۱۸) ولدينا وثيقة على جانب من الأهمية (۱۱۹) لأنما توضح لنا وجود وكالة للنقل النهري في منف، ويرجع تاريخها إلى أواخر عهد البطالمة. جاء فيها:

" إلى هيراكليديس – الآي هو نسخة من أمسر مرسسل مسن أبوللوفسانيس (Ευδημος) و يوديسوس (προστατης) و يوديسوس (Απολλοφανης) و كالسسسكرتير (γραμματευς) و كالسسسة النقسسل السهري (Ιπποδρομιτων σκαφη) في منف، الآي هو التعليمات التي يحتويها ذلسك الخطاب، اشعن تحت إشراف بانيسسكوس (Πανισκος) السكرتير الملكسي، مركب زابديون (Ζαβδιωνος) بن أرتيسدوروس (Αρτεμιδωρος) السقي تبلغ سمتها ۱۲ ألف أردب"

وفي خاطب آخر (١٢٠) من رئيس وكالة النقــل النــهري، ومـــكرتيرها إلى الاستراتيجوس، جاء فيها:-

"من أبوللوفانيس، الرئيس، ويوديموس سكرتير وكالة النقل النهري في منسف إلى ديونيسيوس أحد رجال الحاشية الملكية (συγγενης) و ستراتيجوس،والمسئول عن الدخل بعد التحيات لقد قدمنا (مركب) من اجل المحصول، السذي وعسدنا الديويكيتيس (وزير المالية) بنقله خارج نفس القسم......"

ونستخلص من الخطابين السابقين أن زابديون بن أرتجيدوروس يمتلك مركباً، وهي تتبع وكالة النقل النهري والتي مقرها منسف، رئيسها هو أبوللوفانس، وسكرتيرها يوديموس (١٢١) ويذكر "هاوبن" أن زابديون لم يكن مجرد مالك للسفه ولكنه كان أيضا رباناً يعمل علي السفينة بنفسه، فضلاً عن أنسه كان عضواً في الوكالة، وأيضاً يشارك في تحمل المسئولية، (١٢٢٠) ويبدو أن هذه الوكالة كانت خاضعة للإشراف الحكومي، ويتضع لنا ذلك من خلال علاقة هذه الوكالة بموظفي الدولة. ابتداء من أوامر الشحن المرسلة من رئيس الوكالة إلى هيراكليديس أمين صومعة الغلال، مروراً بإشراف السكرتير الملكي بانيسكوس، على عملية الشحن. أي أن عمليات النقل المختلفة التي كانت تقوم بها الوكالة، كانت تخضع للإشراف التام من قبل الحكومة. وبالإضافة إلى ذلك فقد كانت هذه الوكالة تتعهد بنقل غلال الدولة.

ونتين ذلك من خلال، وعد كل من رئيس الوكالة وسكرتيرها بأن يمــدوا الدولــة بالمراكب اللازمة لنقل الغلال أو ألهم كانوا ملتزمين أمام وزير المالية و الاستراتيجوس بتنفيذ وعودهم تلك.

وكان رئيس الوكالة يتولى مهامه لفترة قصيرة، بينما يتولى السكرتير وظيفتسه لفترة أطول (١٧٣) كما تشير هذه البردية إلى تعدد الأجناس العاملة في وكالسة النقسل النهري، حيث نري أن "زابديون" يحمل اسما عربياً فينيقياً بينما يحمل يوديموس اسما يونانياً. كما أن وجود "البروستاتيس" و"الجراماتيوس" يشير إلى التنظيم السدقيق في النقل النهري (١٧٤). ويلاحظ أن نفس الهيئة أو الوكالة كانت موجسودة بالفعسل في الإسكندرية ويتضح ذلك من خلال النص الذي نشره "ذ يلياكوس" (Zilliacus) البردية والمحتمل أنه مؤرخ بالعام (٧٧ ق.م(أ) أي أنه يعود إلى فترة مبكرة عن البردية السابقة (3- 1741 1741) و جاء فيها :-

" من أندروماخوس (Ανδρομαχος) إلى أرخيبيس (Αρχηβεις) بعد التحية. هذا نص رسالة موجهة إلى ليونيديس (Λεωνιδης) السيولوجوس، وتحوي علي أمر إداري موجه إليه.

إلى ليونيديس، هناك رسالة تحتوي على الأمر الإداري من بطلميوس الديويكيتيس، مذكور أدناه، سوف تتلقي أنت، بالاتفاق مع الكاتب الملكي أرخيبيس، أمراً يفيد بأنه يجب عليك شحن مسفينة أجاثوكليوس (Αγαθοκλειος) التي تبلغ معتها، حولة (٥٠٥٠) الفين وخسمائة أردب، وذلك طبقاً لما ذكره كل من ديونيسيوس و هرويديس (Ἡρωιδης) المشرفان على الشحنة، حيث يجب عليك شحن السفينة بد ٢٥٠٠ أردب قمح".

وخطاب آخر من نفس البردية جاء فيه: (١٢٦)

"من بطلميوس إلى أندروما عيس (Ανδομαχης) بعد التحية. بعد دوام الصحة والعافية.. يجب عليك تحميل السفينة المخصصة لنقل القمح والتي تبلغ سمتها حولة، (٥،٥٥) ألفين و خسمائة أردب طبقاً لشهادة ديونيسيوس وهرويسديس. المشرفان على الشحنة التي تم إرسالها من المدينة في اتجاه الشمال من المدفعة الثالثة، يجب تحميل هذه السفينة بر (٥،٥٥) ألفين و خسمائة أردب قمح".

ويفهم من الخطابين السابقين أن الشحنة خاصة بالحبوب المتجهة شمسالا نحسو مدينة ما قد تكون الإسكندرية (١٢٧) كما يفهم أيضا أن مرسل الخطاب الأول أندروما عيس وهو ستراتيجوس إقليم هيراكليوبوليس، إلى شخص آخر يسدعي أرخييس وهو الكاتب الملكي، ومن خلال أرخييس يوجه الاستراتيجوس أمراً إدارياً إلى السيتولوجوس ليونيدس، وذلك حتى يبقي الكاتب الملكي على درايسة بفحوى الخطاب أو الأمر الإداري، حتى يتسنى له مراقبة التوريدات السواردة مسن خزانسة الحبوب (١٢٨). أما بطلميوس فهو مصدر التعليمات الأول، حيث أنه هو الديويكيتيس المني أرسل الخطاب في المداية إلى الاستراتيجوس أندروما خيس، مع أننا نلاحظ أن الذي أرسل الخطاب في المداية إلى الاستراتيجوس، أن لم يكن تابعا لها! (١٢٩) ويسذكر بطليموس يعتبر اقل مترلة من الاستراتيجوس، أن لم يكن تابعا لها! (١٢٩) ويسذكر ويأخائو كليوس هو القبطان الذي أرسل إلى منف لشحن غلال الدولة، وأنه يعتبر أيضا وأجاثو كليوس هو القبطان الذي أرسل إلى منف لشحن غلال الدولة، وأنه يعتبر أيضا النهري (٢٠٠).

في العصر الروماني كان ملاك السفن يمثلسون الجسزء الأكسر مسن أثريساء الإسكندرية، الذين انتظموا في نقابة تحت إشراف الحكومة، ولقد عين أعضاؤها لكي يشرفون علي النقل عبر النيل وقنواته في مختلف الأقاليم (١٣١١) ولقد كانت النقابة تلتزم

بتقديم ما تطلبه الدولة منها حيال ضريبة الأنونا، حيث كان أصحاب السفن يضطلعون بنقل الانونا وفي إحدى الوثائق ما يدل على ذلك(١٣٢):-

"أمونيوس بن ميترودوروس (Μητροδωρος) حفيد كيفالون ، Ζηνειαν) وعشيرة زينيان (Σωσικοσμιον) وعشيرة زينيان (Ποταμωνος) معن قبيلة وديونيسيوس بن بطلميوس ، حفيد بوتسامون (Ποταμωνος) مسن قبيلة أرخيستراتيس (Αρχεστρατειου) وعشيرة زينيان، يعملان كضمناء لامتسائي وتنفيذ تعهدائي، هذان الاثنان هما رؤساء أصحاب السفن في إقليم أرسينوي.".

ويتيين لنا أيضاً من إحدى فقرات تلك البردية (١٣٢) أن رئيس أصحاب السفن يقوم بنقل الانونا:-

"إلى سابينوس وشركاه المصرفيين الحكوميين أنا هيراكليديس بسن ديسديموس وديمتريوس، من ميناء هيراكليوبوليس (أهناسيا المدينة) ربان مركبي الخاصسة حمولسة (٨٠٠) ڠاغائة أردب".

وكما ذكرنا، فإن معظم أصحاب السفن " الناوكليروي" العساملين في نقسل الأنونا من السكندريين كانوا يحتكرون نقل الانونا داخل مصر ويشسكلون غالبيسة أعضاء النقابة المنظمة لحرفتهم (١٣٤).

كما يوجد تعهد آخر، جماعي موجه إلى الكاتب الملكي من ملاك السفن في أرسينوي جاء فيه: -

"إلى أبوللونيوس المدعو أيضا "خايريمون" الكاتب الملكي و الاستراتيجوس بن "بيلينيس" بن بيلينيس من هرموبوليس و ديوسقوروس بن "اماناريوس"....ياعداد القوارب حولة 20 أردباً مشفوعاً بقسم الإمبراطور ماركوس أوريليوس...." (١٣٥٠)

وتبين لنا من هذه البردية أن ملاك السفن كانوا يتعهدون ياعداد القوارب، بل أهم كانوا يقسموا بذلك تأكيداً لالتزامهم بتعهداهم، وكما رأينا في برديدة

"كولومبيا" سابقة الذكر أن هناك ضمناء من نقابة أصحاب السفن كانوا يضسمنون قيام أصحاب المراكب بواجباهم، والتزامهم بتعهداهم (١٣٦).

وكانت نقابة ملاك السفن من أهم النقابات وكان أقرادها يختارون من بسين أسر أعضاء مجلس الشورى الأثرياء وكان عملها مركزاً علي نقل ضريبة الانونا، ومد الجنود بالتموين(١٣٧).

ولقد كان لملاك السفن الحق في معاينة صوامع الغلال وربما كان لهم الحسق في الإشراف على النقل من صوامع الغلال إلى أرصفة التحميل وإن كان حقاً محسدوداً وذلك لتجنب التقاعس عن التحميل(١٣٨).

ويدل علي ذلك ما جاء في إحدى برديات أوكسيرينخوس (١٣٩) والتي تعود إلى القرن الثاني أو الثالث الميلادي، وهي عبارة عن خطاب مرسل من شمخص يملئي بيسميوس (Παησιος) إلى آخمر ادبي منسه مرتبسة ويممدعي أرخميلاوس (Αρχελαος) يوجه إليه بعض تعليمات تتعلق بتحميل شحنة من القمح وتفتيشها تفتيشاً رسمياً. في هذه الحالة أيضا ربما كانت هذه الغلال مرسلة إلى روما (١٤٠١) ونص البردية كالآتي:

"من بيسيوس إلى الأكثر اعتزازا بالنسبة لي، أرخيلاوس بعد التحية. حامل هذا الحطاب هو البحار بانيموؤتوس (Πανεμουωτος) أرجو منك أن تري ما إذا كانت شحنته قد تم شحنها، وتم إنجاز كل ما يتعلق بها، ودعها تحوي كالعادة كل ما لديك، وكل ما تم اختياره للشحن، أرسل المفتشين بنفسك للفحص، واحصل علي تمار من رؤساء الشرطة، بعد ذلك أعره كل اهتمامك، ودعه يري كل صوامع الغلال، واعد المراقبين والموظفين الآخرين الثانويين، والذين أعطيت لك أممائهم عن طريق حربوقراطيون ، حتى لا يكون هناك تأخير، مع خالص تمنياتي لصحتك صديقك العزيز "(۱۶۱).

ويتبين لنا من هذه البردية، أن ملاك السفن كان لهم الحق في معاينة صوامع الغلال، وأن المسئول عن الصوامع والذي لم يتبين لنا من خلال سطور البردية وظيفته بالتحديد، كان عليه أن يقدم له كافة التسهيلات وكذلك كافسة المعاونين، مسن مفتشين، ومراقبين، ويبدو لنا من خلال هذه الوثيقة أن القمح كان يرسل مسن أوكسيرينخوس إلى روما في أسطول للغلال وكان يرسل مسع الشحنة مسراقبين وموظفين آخرين.

النقل النهري لغلال الدولة:

كان جمع القمح وغيره من الحبوب الغذائية من أهم مظاهر الحياة الاقتصادية في مصر في العصر البطلمي، حيث تنقل الغلال علي ظهر الدواب إلى مخازن القرية، ومنها إلى اقرب الموانئ النهرية (١٤٢٠).

ولقد جاء في البردية الأولى:

البروتارخوس، اشحن (Εμβαλεσθε) من ميناء بطوليس، من مخزن غلال البروتارخوس، اشحن (Εμβαλεσθε) من ميناء بطوليس، من مخزن غلال الوبياس (Ανουβιαδα) من محصول العام الواحد والعشرين، إلى صومعة الغلال الملكية في الإسكندرية، عي ظهر مركب هيراكليتوس. بسعة قدرها × أردب والتي رباغًا هو زميريس (Ζημερις)

وهذه البردية تبين لنا أن البروتار خوس هو الذي يصدر أوامره إلى أمناء المخازن فيما يتعلق بشحن الغلال إلى الإسكندرية، ويبدو أن هيليودوروس وأبوللونيوس هم أمناء مخازن قرية أنوبياس.

"σιτολογος Ανουβιαδος Ηλιοδωρωι και Απολλωνιωι (145)...

كما تبين لنا أيضاً، أن هيراكليتوس يملك مركباً لم يتضح لنا سعتها أوانه لا يعمل عليها بنفسه ولكنه استأجر لها "كيبيرنيتيس" يدعي زميريس.

وهناك مجموعة من الوثائق البردية في أرشيف "بودليان" (Bodleian) تتعلق بنقل غلال الدولة وتعود إلى العام ١٩٨ من حكم الملك بطلميوس فيلوميتور (١٦٤ حـ٣٠ اق.م) والسنة السابعة من حكم الملك بطلميوس يورجيتيس. وتتكون هذه المجموعة من سجل يحتوي على نقل الغلال التي أرسلت إلى القوات الموجودة في أسوان (Syene)، ولا تلقي هذه الأوراق الضوء فقط على عملية نقل الغلال الخاصة بالدولة ولكن أيضاً على تاريخها والعهد الذي تمت فيه، وقد جاء في إحدى البرديات الآتي: (١٤٧)

"...إلي أبوللونيوس تحية، لقد شحنا من صومعة غلال من ديوسبوليس ماجنا $(\Delta \log \pi \circ \lambda)$ علي سفينة حمولة... تحت إمرة من اجل نقلها إلى أسوان. من اجل مؤن الجنود المرابطين هناك ((0,0)) سبعمائة وخمسون أردباً من القمح. مكيال (0,0) تسع وعشرون محوينيكس ((0,0)) أردب من القمح. وداعاً. العام النامن عشر، (0,0) اردب من القمح. وداعاً. العام النامن عشر، (0,0) اردب من القمح. وداعاً. العام النامن عشر، (0,0) اردب من القمح.

أنا هيراكليديس مساعد كاستور (Καστορος) الأويكونوموس (عامل المالية) لقد شحنت كما ذكر سابقاً سبعمائة وخمسون أردب من القمح.

أنا....مساعد بسينامونيوس(Ψεναμουνιος) الكاتب الملكي، شحنت كما حدد سابقاً سبعمائة وخسون أردباً من القمح المجموع (٧٥٠) أردب.

أبوللونيوس تحيات من بانيسكوس (Πανισκως) فور استلامك أل (٧٥٠) أردب من القمح ابلغنا، ودع السفن تعود. وداعاً العام الثامن عشر ٢٩ برمودة"

يتضح لنا من خلال هذه البردية الآتي:

- ١- أن السيتولوجوس هو الذي أرسل الإيصال الخاص بالغلال المرسلة عبر النهر، في شكل تقرير، تم إمضائه من مساعد الأويكونوموس" و مساعد الكاتب الملكي". و أن الذي استلم الشحنة هو ميتولوجوس صوامع الغلال في أسوان، وهو أبوللونيوس (١٤٩).
- ۲- يتبين لنا الدور الذي اضطلع به مساعد الأويكونوموس ومساعد
 الكاتب الملكي في عملية النقل النهر.
- ٣- تعطينا البردية فكرة عن القوات المرابطة في أسوان، وإن كان لم يتضح لنا من خلال سطور البردية إن كانت هذه القوات قد خدمت في حماية الحدود الجنوبية أم لا؟ وإن كان ذلك مرجحاً لوجودها بالمنطقة ()
- ٤- كما يتبين لنا أيضاً المتابعة الدقيقة بين السيتولوجوس المرسل من صومعة الغلال في ديوسبوليس و السيتولوجوس المرسل إليه. (١٥٠)

وفي إحدى برديات تبتونيس (سبق ذكرها) والمتي تعود إلى العام ١٨٥ ق.م (١٥١) وهي عبارة عن إيصال استلام من قبل ربان مركب قام بنقل كمية من المغلال من ميناء كيركي بإقليم ممفيس (منف) إلى المخازن الملكية في الإسكندرية وقد جاء فيها:

" في عهد الإلهين بطلميوس بن بطلميوس وأرسينوى فيلوباتوريس المجين لوالدهما، العام الواحد والعشرين ٢ من هاتور، أمونيوس، ربان مركب بوليكراتيس حولة......أردب يعترف باستلامه حولة لشحنها في ميناء كيركي لنقلها إلى الإسكندوية إلى الصوامع الملكية من محصول العام العشرين، بواسطة يوكخيوس و أمونيوس سيتولوجوي. مخزن غلال في هيرانيسوس، مع المراقبين، خمسة آلاف وخمسة مائة وست وخمسون أردباً من الأوليرا"

ويتضح لنا من هذه البردية، أن عملية نقل الغلال التابعة للدولة من منف إلى الإسكندرية عبر النهر، تحت عن طريق سفن مملوكة للأفراد. وربما عمل هؤلاء الأفراد في الحدمة الإلزامية المفروضة عليهم من قبل الدولة والخاصة بنقل غلال الدولة، كما نلاحظ أن الغلال التي تم نقلها هي من محصول العام العشرين في حين أن عملية النقل قد تحت في العام الواحد والعشرين أي أن هذه الغلال كانت محزنة في المحازن منذ عام.

أما في عصر الرومان، فكان ملاك السفن يقومون بنقل الغلال من أقاليم مصر المختلفة عبر النهر – في الغالب الأعم – إلى الإسكندرية، ومنها إلى روما كتوع من أنواع الحدمة الإلزامية والتي عرفت بالأنونا المدنية (Annona Civilis)، أو إلى الجنود الرومان المرابطين في أماكن مختلفة في مصر كخدمة إلزامية عرفت بالأنونا المسكرية (Annona Militares) (٢٥٠٠). ويمكننا أن نفرق بين نوعين من الحدمات الإلزامية. أحدهما كان قوامه الحدمة اليدوية، بينما كان قوام الآخر الثروة المادية، وقد اخذ نظام الحدمات الإلزامية في مصر يتبلور حوالي منتصف القرن الأول الميلادي حتى اخذ شكله المعروف عند نماية هذا القرن ومطلع القرن الثاني. وقد وصل هذا النظام إلى ذروة نضجه في نماية عهد الإمبراطور تراجان عام ١١٧م، ولقد خضع لهذه الحدمة المكلفين بنقل الغلال من الصوامع إلى الموانئ النهرية (النقل البري)

ومن تلك الموانئ إلى الإسكندرية أو إلى معسكرات الجيش الروماني (النقل النهري)

وفي القرن النالث الميلادي كانت الانونا مطلباً خالصاً بالإضافة إلى الضرائب المتي كانت تجيي من ملاك الأراضي ومستأجري الأراضي المعامة و الأراضي الإمبراطورية، وكانت مجالس المدينة مسئولة عن توصيلها وكذلك ترشيح من يقومون بالإشراف علي جمع المواد الغذائية، وعلف الماشية ونقلها إلى الموانئ أو المدينة وتوصيلها إلى ممثلي وكلاء الجيش (المعاد).

وتخبرنا بردية تعود إلى العام (١١٨م) (١٥٥٠ أن بحاراً سكندرياً يسمي "بابيريس (Παπειρης) خصصت مركبه لنقل غلال من أبوللونوبوليس (Απολλονοπολις) (قرية تقع في مركز طهطا شمال سوهاج الحالية) التابعة لإقليم "هيبتاكوميا" (أي القرى السبع) (Επτακωμια) وجاء فيها:

"من بابيريس إلى صاحب الشرف العظيم أبوللونيوس، ستراتيجوس أبوللونوبوليس، هيبتاكوميا تحيات. أريدك أن تعرف إنني كنت مرشحاً من قبل المدير المالي، لإقليمك وحدي، وبناءاً على طلبي وعوافقة بيساريون (Βεσαριον) مع صندلى الخاص، والذي تبلغ حمولته أربعة آلاف أردب. ولكن بعد أن تم ترشيحي عهد إلى بتولي مهمة كاهن نقابة ربابنة السفن، وسوف تفعل خيرا، يا صديقي الأعز، في تعاونك مع رجالي حيث إنني لا أستطيع الحضور لتقديم احتراماية، لشخصكم المبجل، وثق في إنني قادر علي إسداء خدمة لكم، أنت لا تدرك إنني املك مراكب أخرى، وتبلغ سعتها الإجمالية ٥٠٠٠ ٨٠ أردب، لذلك فإنني أستطيع أن اكنس مدينتك وأنظفها.

يتضح لنا من هذه البردية أن الاستراتيجوس كان يقوم بالإشراف العام علي عملية النقل، كما نري أيضاً دور (البروكيوراتور) (مدير المال) الواضح في عملية

النقل خاصة وأن البروكيوراتور في القرن الثالث كان يملك بشكل واضح حق المراقبة العامة على الشحن من صومعة الغلال إلى التهر⁽¹⁰¹⁾. أما بيساريون فيبدو انه الكاتب الملكي خاصة وأن "جونسون" يذكو أنه كان يشترك مع الاستراتيجوس في عملية الإشراف على النقل⁽¹⁰⁴⁾.

ورغم أننا قلنا فيما سبق. أن الحدمة الإلزامية قد بلغت ذروة نضجها في بداية القرن الثاني، وخاصة فيما يتعلق بعملية نقل الانونا، إلا أنه لا يبدو أن بابيريس قد نقل هذه الغلال كخدمة إلزامية، وذلك لعدة أسباب منها:

١- فعجة الخطاب نفسه إذ يتضح لنا من خلال سطور البردية أن اللهجة التي يتحدث بما بابيرس لا تبدو فحجة شخص قد رشح لنقل غلال هذا الإقليم كخدمة إلزامية خاصة وأننا نعرف أن هذا النوع من الحدمات الإلزامية كان عبئاً ثقيلاً على من يقوم به ولو انه سنحت له الفرص للتنصل من هذا العبء لفعل دون تردد، ولكننا في حالة بابيريس نجد أن الأسلوب وطريقة كلامه توحي بأنه لا يبدو عليه أي نوع من أنواع السخط أو التبرم من ترشيحه لهذه الحدمة وبل على العكس من ذلك نجده يقول انه قد رشح بناءً على طلبه، فضلاً عن ذلك نجده يخبر الاستراتيجوس بأنه يملك مراكب أخرى تبلغ سعتها الإجمالية ٥٠٠٠ الف أردب كما نجده في نهاية البردية يطمئن الاستراتيجوس بكلمات تعني أنه سوف يحمل علي مراكبه كل ما في المدينة من حبوب حتى انه لن يترك حبة واحدة.

٧- أن "جونسون" ذكر أن نقابة قائدي السفن في الإسكندرية قد رتبوا مع المسئول عن الأنونا في نيابوليس (البروكيوراتور) تقسيم الأقاليم بين عضلف الأعضاء، أي أن كل عضو من أعضاء النقابة أو كل مجموعة من الأعضاء سوف يوكل إليهم نقل غلال إقليم بعينه.أي أن عملية النقل الأعضاء سوف يوكل إليهم نقل غلال إقليم بعينه.أي أن عملية النقل

قد تم ترتببها عن طريق اتفاقية بين ملاك السفن والاستراتيجوس، وليس كواجب إلزامي فرض عليهم (١٥٨).

٣- ذكر " المسلمي" أن بابيريس قد تلقي "عرضاً" لنقل هذه الغلال وخاصة وأن نقل الغلال كعمل خاص بصاحبه كان موجود في تلك الفترة (١٥٩).

وإن صحت هذه الاستنتاجات، فإلها تدل علي تراخي في دور الدولة في الخدمة الإلزامية. كما يحتاج معه إلى تفسير، فهل يرجع ذلك إلى زيادة عدد السفن بشكل كبير وبالتالي لم يكن هناك حاجة إلى اللجوء إلى الإلزام؟ أم أنه يرجع إلى ضعف في سيطرة الدولة مما قابله زيادة في قوة ملاك السفن؟ أم أنه يرجع لمشاكل كانت تواجهها روما مما كان له أثر على الإدارة الرومائية هنا في مصر؟

وفي إحدى البرديات التي تعود إلى بداية القرن الثالث الميلادي (۱۹۰۰ نجد أن مالك مركب يتعهد، بل يقسم بأنه سوف يمد الحكومة بمركب لنقل غلال الدولة، وقد جاء فيها:—

"إلى سيرابيون (Σαραπιωνι) يدعي أيضا فانياس (Φανιας) متراتيجوس إقليم أو كسيرينخوس، أنا تيثويس (Τιθοης) بن سيرابيون و بطوليما (Πτολεμα) من فاكوس (Φακουσων) شاحن غلال فاكوس سابقة الذكر (Θακουσων) من فاكوس سابقة الذكر وأنطونيوس أقسم بحظ سيفيروس (διεραματειτης της αυτης φακουσων) أقسم بحظ سيفيروس وأنطونيوس السيدين المحترمين (Σεβαστων) بأنني سوف أقدم المركب الصغير الحاص بي (الذي أمتلكه) والذي تبلغ حولته مائة وخسين أردباً من أجل شحن غلال الحكومة، متى تصل المراكب التي تم جمعها وفقاً لأوامر الشحن، وحتى لا يقع على اللوم بخصوص هذا الشأن. وهذا التعهد ساري المقعول

و.....البحار سيرابيون بن....فاكوس، التاريخ ، التوقيع، لتبثويس، كتب بالنيابة عنه سيرابيون".

يتبين لنا من هذه البردية أن الدولة كانت تفرض علي ملاك السفن تقديم سفن للعمل في خدمة التاج لنقل غلال الدولة، ويتضح لنا ذلك من خلال تعهد تينويس مالك المركب بأنه سوف يقدم مركبه إلى التاج لاستخدامها في نقل غلال الدولة، وأنه سوف يقدمها عند وصول المراكب الأخرى التي تم جمعها لنفس الغرض ثما يبين لنا أن هذه الخدمة كانت مفروضة علي أغلب إن لم يكن جميع ملاك المراكب. كما نلاحظ أيضاً أن مالك المركب أمي لا يجيد الكتابة، لأنه الذي قام بالكتابة نيابة عنه شخص آخر.

أوامر الشحن (Εμοβλαι)

كان هناك نوعان من أوامر الشحن:

(أ) النوع الأول:

وهو عبارة عن أوامر موجهة من حاكم الإقليم (στρατηγος) إلى الحازن (στρατηγος) عباشرة لشحن كمية معينة من الغلال(١٢١).

ونتين ذلك من خلال ما جاء في بردية "ماكواري" (١٦٢) حيث نجد أن أوامر الشحن من خريسيبوس (Χρυσιππος) إلى النين من أمناء المخازن وجاء في إحدى هذه البرديات الآيق (١٦٣):

"أمر شحن من خريسيبوس إلى دياجوراس (Διαγωρας) وبيروتيس (Βεροτιες) إشحن ألف وخسمائة (١٥٠٠) أردب من الشعير النظيف والمنخول من اجل ضريبة الشراب السكندري، البحار بطلميوس"

وفي بردية أخرى من برديات ماكواري جاء فيها: (^{١٦4)}

" أمر شحن من خريسيبوس، إلى دياجوراس وبيروتيس إشحن ثمانية آلاف من الشعير المنخول والنظيف، من أجل ضريبة الشراب السكندري بطلميوس هو البحار على المركب المملوكة ليوثيديكوس (Ευθυδικος)"

وفي بردية ثائثة من برديات "ماكواري" جاء (١٦٥):

" إلى بيروتيس ودياجوراس، إشارة إلى مواسلات أعرى، اشحن شعير ضريبة الرأس" (Syntaxis) لشهر برمودة".

(ب)النوع الثاني:

أوامر موجهة من الأويكونوموس و الكاتب الملكي إلى نائبيهما، من أجل الإشراف علي الشحن. ترسل إلى الخازن مباشرة (١٦٦). ومن ذلك بردية (١٦٧) تعود إلى القرن الأول ق.م جاء فيها:—

"من أندروماخوس. إلى أرخيبيس. تحية. هذا نص رسالة موجهة إلى ليونيديس السيتولوجوس. وتحتوي على أمر إداري موجه إليه. إلى ليونيديس، هنساك رسسالة تحتوي على الأمر الإداري من الديويكيتيس، مذكور أدناه. مسوف تتلقى أنست بالاتفاق مع الكاتب الملكي أمراً يفيد بأنه يجب عليك شحن مركب أجساثوكليوس، التي تبلغ سعتها. حمولة ألفين وخمسمائة أردب، ذلك طبقاً لما ذكره ديونيسيوس وهرويديس المشرفان على الشحنة حبث يجب عليك شحن السفينة بسس ٢٥٠٠

وفي بردية أخري تعود أيضاً إلى القرن الأول الميلادي(١٦٨، جاء فيها:

" إلى هيراكليديس. الآي هو نسخة من أمر مرسل من أبوللوفانيس رئسيس و ديموس سكرتير وكالة النقل النهري في منف، الآي هو التعليمات التي يحتويها ذلسك الحطاب، إشحن تحت إشراف بانيسكوس السكرتير الملكي، مركب زايسدريون بسن ارغيدوروس التي تبلغ سعتها ١٢ ألف أردب "

ونلاحظ اعتلاف أوامر الشحن باختلاف الأقاليم، حيث تميسزت الأوامسر الصاهرة من إقليم أرسينوي بالنوع الأول، أما غالبية الوثائق الصاهرة مسن إقليم هيراكليوبوليس كانت من النوع الثاني. ويظهر وجه الاختلاف في أن أوامر النسوع الثاني لا ترسل مباشرةً إلى الخازن. كما أن لها غرض مختلف. وهو إبسلاغ النسواب بالأشراف على شحن الغلال مع الخازن ومعاونيه (١٦٩).

ولقد أحصي لنا "كووك" (Cook) واحداً وعشرين عنصراً احتوت عليها أوامر الشحن وهي كالآبي: - (١٧٠).

A to BΧαιρειν	صيغة التحية
Εμβαλου	أمر الشحن
μετα του επακολουθουτος	المشرفون
κατα τονχρηματισμον κατα τον αποστολον	التعليمات
επι του κατα την καινη ορμου	مكان التحميل
απο των γενηματων του(x) ετους	عام حصاد الغلال التي سيتم تحميلها.
εκ του περι Οξυρυγχα εργαστηριου	موطن الغلال.
ειαν εις Αλεξανδρεαν	الوجهة المقصودة.
εις το βασιλικον	صومعة الغلال الملكية.
εις(السفينة)του/της C	نوع السفينة ومالكها.
του/της μισθωτης / μισθωτρια ο/η D	مستأجر السفينة.
αγωγης (رقم)	مبعة السفينة.
εφ ου/ εφ ης Ε	اسم البحار (الناوكليروس)
παρεσταμενοντου (F) του παρα του G) μισθωτου	شخص (يقدم) يجهز السفينة.
πυρου αρταβας () , γινουται()	نوع وكمية الغلال المشحونة .
και συμβολον ποιησαιως καθηκει	تعليمات بتحرير إيصال.
και μη προτερον την εμβολην ποιησαι	حراصة أثناء الشحن.
Ερρωσο (ჯ ეს!)	صيفة الختام+ التوقيع+ التاريخ.

إجراءات الشحن:

يتسلم الحسازن (السيتولوجوس) مسن حساكم الإقليم أمرتمويسل يتسلم الحسازن (السيتولوجوس) مسن حساكم الإقليم أمرتمويسل (χρηματισμος) أو رسالة (χρηματισμος) بشحن كميسة محسودة مسن الغلال إلى الإسكندرية (۱۷۱۱)، كما يتسلم البحار نسخة من هذا الأمر، والتي ترسلها له هيئة البحارة (αποστολος της ναυλωσα) وعندئذ يلتزم كل منهما بتنفيسذ أوامر التسليم، حيث يتأكد الخازن من تسلم البحار كمية الغلال المطلوب شحنها إلى الإسكندرية على المركب المحددة كما جاء في إحدى برديات الحيبة (۱۷۲).

" من كسانثوس إلى يوفرانور، تحية. أعط أوامراً للتسليم بواسطة كيلليس، إلى حورس. على المركب المملوكة للدولة، والتي يديرها ويقودها المذكور آنفاً، حورس، للغلال التي جبيت على الأراضي المستاجرة من قبل إسكندر، و برومينسوس و نيكوستراتوس وباوسانياس. ودع كيليس أو ربان السفينة يكتب لك إيصالاً. ويختم العينة. وأحضرها إلى، إلى الملقاء ".

ثم يأيّ دور نائب الكاتب الملكي (αντιγρφευς) ونائب الأويكونوموس ثم يأيّ دور نائب الكاتب الملكي (παρα του οικονομου) ويتضمن التأكد من صحة الأوامر الصادرة من كل من الخازن والبحار وألها متطابقة ثم يقومان بفحص كمية الغلال المسحونة والتأكد من مطابقتها للأوامر المرسلة من حيث كميتها ووجهة شحنها (۱۷۲) وعندئذ يصبح البحار مسئولاً عنن نقبل الشحنة على المركب بمصاحبة الحسراس في للمكندية (أ۱۷٤).

الإيصالات (συμβολα) ونسخة منها (συμβολα)

بعد شحن الغلال يسلم الخازن إيصالاً للبحار، الذي يقدم بدوره إيصالاً للخازن، من نسختين (συμβολα δισσον) أو ثلاثة (τρισσον) نسسخة لنائب الأويكونوموس ويحتفظ بنسخة لنفسه (۱۷۰۰).

وفي بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م (٢٦٤/٢٦٥ ق.م) وهي عبارة عن خطاب مرسل من موظف أعلي مترلة إلى آخر أقل منه مترلة والاثنان تربطهما علاقة ما بعملية نقل الغلال، وإن كانت البردية لم توضح لنا طبيعة هذه العلاقة، يتبين أن نائب الكاتب الملكي أو البحار المسئول عن السفينة، كان يقسلم إيصالاً بالكمية المشحونة فضلاً عن أنه كان يختم عينة من هذه الغلال ثم يرسل الإيصالات والعينة المختومة إلى هذا الموظف الأعلى مترلة. وقد جاء في هذه البردية:—

"... ودع كيلليس (ربما كان نائب الكاتب الملكي) أو البحار يكتب لك إيصالاً ويختم العينة ويحضرهم إلى، إلى اللقاء..." (١٧١).

وفي بردية أخري (١٧٧) تعود إلى النصف الأول من القرن الثاني ق.م، نسري أن أمناء المخازن يحصلون على إيصال من البحار:

"... إحصل علي إيصالاً من البحار بالكمية التي شحنتها كالمعتاد وأبلغنا، كيف جرت الأمور. أرضل أيضاً العينات إلى اللقاء "

ومن هنا نتبين أن السيتولوجوس بالإضافة إلى حصوله على الإيصال من البحار كان يحصل أيضاً على عينات من الشحنة لضمان حلوها من العيوب.

وفي بردية أخري تعود إلى العام ٧٧ ق.م تقريبًا، نجد أن السيتولوجوس يستلم إيصالاً من البحار يتعهد من خلاله بتسليم الشحنة خالية من العسوب والأضسرار وبدون تأخير، وأن يوصلها سالمة إلى المدينة، وعلى ضمانته الشخصية وقد جاء فيها:

" ويجب تسليم هذه الشحنة إلى المشرف على صومعة الغسلال الموجسودة في مستودع الميناء، بعد استلام إيصال من المسئول عن الشحنة (البحار) التي يتعهد فيها بتسليم الشحنة إلى المدينة خالية من العيوب والأضرار وبدون تأخير وعلى ضسمانته الشخصية " (١٧٨).

وفي العصر الروماني نجد أن البحارة كانوا يقدمون إيصالاً من ثلائــة نســخ للسيتولوجوس ونسختين للاستراتيجوس، وذلك كما جاء في بردية تعود إلى منتصف القرن الثالث الميلادي، حيث جاء فيها(١٧٩).

"... هذا الإيصال شرعي، ومعمول من ثلاثة نسسخ، نسسخة لسك أيهسا السيتولوجوس، ونسختان للاستراتيجوس".

كما أن البحار أيضاً تعهد بأن يسلم الشحنة نقية غير مغشوشة، خالية، من التراب أو الشعير، وأن يكون منخولاً (١٨٠).

وفي بردية أخري نجد أن البحارة كانوا يقدمون إيصالاً من ثلاثة نسخ أحدهم "للديكابروتوس" الذي حل على السيتولوجوس في القرن الثالث وباشر نفس مهامه، ونسختين إلى الاستراتيجوس وجاء في البردية (١٨١):

"... وسوف أقدم إيصال التسليم، لأنني قد دفعت كل النفقات، هذا الإيصال قانوين، وهناك ثلاث نسخ منه، قدمت نسختين لك. أنت الاستراتيجوس، وواحدة إلى الديكابروتوس".

وترجع أهمية تقديم إيصال إلى الحازن ونسخ لناتي الكاتب الملكي و الأويكونوموس إلى أن هؤلاء الموظفين كانوا يقدمون تقارير إلى مرؤ سيهم عن صحة إجراءات الشحن على أساس هذه الإيصالات علاوة على إثبات صحة مطابقة أوامر الشحن المرسلة إلى الجازل المتعليمات المرسلة إلى الجازن، ومطابقة الإيصال الذي استلمه المجاز من الجازن من البحار (١٨٢٠). أما بالنسبة للبحار، فقد كان الإيصال ونسخته ذوقيمة كبيرة له بعد وصوله إلى الإسكندرية. حيث يستطيع بحذه الإيصالات أن يثبت للموظفين المسئولين بأنه قد أتم جزء من واجبات السئولين أنه قد أنم جزء من واجبات السئولين أنه قد أنم جزء من واجبات السئي أشارت إليها تلك الوثائل وبعد مطابقة الحسراس السئولين المنولة المشحونة بالعينة المختومة (δειγμα)

يتسلم البحار منهم إيصالاً كي يقدمه بعد ذلك إلى المدير المالي ليتسلم أجرته على الشحن، ثم يسلمه المدير المالي أيضاً إيصالاً بإخلاء مسئوليته. ثم يرحل البحار ويستعد لتنفيذ أو امر نقل جديدة (١٨٣).

كما أن المدير المالي كان يقدم تقريراً إلى الاستراتيجوس بالشحنة المرسلة إليه. وذلك كما جاء في البردية التالية (١٨٤): –

" من لوسوس (المدير المالي) سبارسسوس إلى كيريساليس (κηρεαλις) متراتيجوس مقاطعة هيراكليديس التابعة. لإقليم أرسينوي، تحية. بالرجوع إلى شحنة الانونا المرسلة من مقاطعتك تحت إشراف بيساريون بن هيرون المسئول عن حمولات السفن قد تسلم الإيصال المعتاد- والذي يعفيه من المسئولية القانونية".

وتظهر هذه الإيصالات ونسختها في الوثائق الصادرة من إقليم ممفيس حيـــث جاء في إحدى البرديات (١٨٥): -

" وتأكد من أنك حصلت على إيصال ونسخة منه، كالمعتاد وهذه الأوامسر موجهة إلى السيتولوجوس من رئيس وكالة النقل النهري في ممفيس.

ونجد في الوثيقة رقم (١) من أرشيف بودليان (١٨١) شهادة شحن أرسلها خازن اقليم طيبة إلى الخازن المشرف على مخزن المغلال في منطقة "أسوان" (سيني) جنوب إقليم لاتوبوليس(Λατοπολης) (إسنا الحالية) لنقل شحنة من الغلال، وتتضمن الشهادة توقيع كل من نائبي الكاتب الملكي والأويكونوموس وقد جاء فيها:

".. أنا هيراكليدس مساعد كاستور الأويكونوموس وضعت علي متن السفينة كما ذكر سابقاً سبعمائة وخسين أردب من القمح. أنا..... مساعد بسينامونيس الكاتب الملكي وضعت علي متن السفينة كما ذكر سابقاً – سبعمائة وخسسين أردب من القمح..."

ويعتقد الكاتب ريكمانس (Reekmans) أن هذه الشهادة وهذا الإخطار هما الوصل ونسخة منه المشار إليهما سابقاً (١٨٧) لكننا لا نستطيع أن نجزم بذلك، لأنه إذا كانت الإجراءات الإدارية في طيبة مختلفة، فلا يمكن أن يعمم هذا الاخستلاف في باقي أنحاء مصر. وإذا كان خازن إقليم طيبة يرسل شهادات شحن إلى خازن المنطقة، فإن خازن إقليم أرسينوي كان يرسل مثل هذه الشهادات أيضاً ربما إلى موظف لمه مهمة وسلطة مختلفة – وإذا كانت الإجراءات الإدارية في إقليم أرسينوي مختلفة عن تلك الموجودة في طيبة، فإنه في قسمم هيراكليديس كان يوجد خازن للمنطقة، وربما كان كل من أرسينوي وطيبة لهما نفس الموظف (١٨٨).

أما بالنسبة لإخطارات الشحن فلا يمكن أن تكون نسخة من الإيصال لأنسه وصلتنا بعض الإخطارات الصادرة من إقلسيم هيراكليويسوليس ولكنسها مطابقسة للإخطارات الصادرة من إقليم طيبة (١٨٩).

وكانت الإيصالات التي يقدمها البحارة إلى السيتولوجوس ولا يسمح للسفن بالإبحار إلا بعد الحصول عليها- تحتوي على(١٩٠٠):-

- اسم المخزن الذي وردت منه الغلال.
 - ٧- وجهة الشحن.
 - ٣- امسم مالك السفينة.
- عدد الأرادب والإشارات إلى المكاييل المستعملة.
 - ذكر اليوم الذي تم فيه الشحن.
- ٣- توقيع مندوب الأويكونوموس ومندوب الكاتب الملكي.

مواصفات الشحنات:

لقد اتخذت المدولة بعض الاحتياطات لضمان وصول شــحنات الغـــلال إلى المخزن الملكي بالإسكندرية ودون تلاعب فيها، ولقد ذكرت هذه الاحتياطـــات في العديد من البرديات منها:-

ما جاء في برديات ماكواري التي تعود إلى نماية النصف الأول من القرن الثالث قبل الميلاد. حيث جاء في إحداها (١٩١٠): --

" أمر شحن من خريسيبوس إلى دياجوراس وبيروتيس إشحن ألف وخسمائة أردب نظيفة ومنخولة من أجل ضريبة الشراب السكندرية - بطلميوس البحار".

ويتبين لنا من خلال هذه البردية حرص الاستراتيجوس (خريسيبوس) علي أن يكون الشحنة نظيفة ومنخولة، وذلك مسن خسلال تعليماتسه الستي أصسدوها إلى السيتولوجوس.

كما جاء في بردية أخري من برديات "ماكواري" (١٩٢):

" أمر شحن من خريسسيبوس إلى دياجوراس و بيروتيس. إشحن ثمانية آلاف أردب من الشعير نظيفة ومنخولة من أجل ضريبة الشراب السكندرية بطلميسوس البحار".

ويشير "كووك" ناشر برديات "ماكواري" إلى أن السيتولوجوى كان مطلوب منهم إرسال عينات من الغلال التي تم شحنها بالإضافة إلى التقارير الخاصة بالشحنات (١٩٢٦) وذلك كما ورد فيما سبق من برديات. وكانت التقارير والعينات ترسل مع الحراس الذين كانوا يرافقون الشحنات إلى الإسكندرية (١٩٤٠).

وفي إحدى برديات تبتونس (۱۹۰ والتي تعود إلى النصف الأول من الثاني ق.م نجد أن الغلال التي نقلت من صومعة غلال قرية هيرانيسوس إلى المخازن الملكيــة في الإسكندرية قد تم كيلها بمكيال برونزي (χαλκουν)، وذكر أن هذه الغلال قـــد

كيلت بشكل عسادل ودقيق وألها نظيفة (καθαρον) ونقية (منخولة) (κεκοσκινευομενον) ولقد ذيل الإيصال بعبارة تفيد بأن البحار لم يلق متاعب عند الشحن (και ουδεν εν ενκαλω) أي أن البحار "ليس لديم شكوى" ضد الخازن. كي يؤكد عدم مسئولية الخازن عن أي غش قد يحدث بعد ذلك ونلاحظ أن هذه الجملة تظهر في بعض الوثائق (١٩١١) وليس كل الوثائق نما يوضح يوضح لنا أن وجود هذه الجملة أو عدم وجودها لا يؤثر علي صحة الإيصال مسن الناحية القانونية.

وفي بردية أحسري مسن برديسات تبتسونيس (١٩٧) ذكسر الكاتسب جملسة προς το επεικοστον) وتعني" أن القمح نقصت كميته بعد تنقيته". والتي لم تظهر في غالبية الوثائق التي وصلت إلينا . وهذا يبين أن القمح كان يمسر بمراحسل متعددة قبل شحنه حتى يصل إلى المخازن الملكية بأجود المواصفات (١٩٨).

وفي برديات "مؤن" التي تعود إلى العام ١٦٠ ق.م (١٩٩) نجد أن الشحنة كان تم كيلها بمكيال من "البرونز" قبل شحنها إلى الإسكندرية.

وفي العصر الروماني كان نفس الحرص موجود فيما يتعلق بالمواصفات المطلوبة الغلال التي يتم نقلها إلى الإسكندرية، حيث نجد في إحدى البرديات، أن المدير المائي (البروكيوراتور) يضع نفس الشروط التي كانت موجودة في العصر البطلمي، عند نقل الغلال من صوامع الغلال إلى الميناء ثم نقلها إلى المخازن الملكية في الإسكندرية. وقد جاء في هذه البردية (٢٠٠٠).

"من عظمة مدير مالي نيابوليس، بمساعدة كل هؤلاء المسئولين عن النقل وأي شخص آخر يقع على عاتقه هذا الواجب من صوامع غلال القرى التابعية لينفس التوبارخية، إلى الميناء على النيل، محصول العام الحالي، العام الخامس، نظيف، غير

مغشوش، خالي من التراب والشعير، لم يسحق في الأرض، مدروس، ومنخول، ذلك لكي يوزن بمكيال النصف أردب العام".

وفي بردية أخري تعود إلى العام (١١١م) نجد أن البحار يذكر أن كمية الغلال التي استلمها من السيتولوجوي مطابقة للمواصفات حيث جاء في البردية! - (٢٠١).

".. ليس مغشوشاً وليس به تواب أو شعير، وغير مستحوق، منخسول،.... وطبقاً للمكيال المستعمل... والتي سوف احملها إلى الإسكندرية وأوصلها إلى موظفي الإدارة بأمان وخالية من أي مخاطر أو خسائر عن طريق السفينة".

وفي هذا الإيصال المقدم من ناوكليروس أحد المراكب النهرية، نجد أنه يقر بأنه قد تسلم من أمناء مخازن الغلال طبقاً للمواصفات المطلوبة، وذلك ربما لضمان عدم حدوث أي تلاعب في المشحنة أثناء نقلها عبر النيل، وإذا ما حدث تلاعب يتحمسل الناوكليروس المسئولية كاملة، كما أنه يتحمل على مسئوليته الشخصية أي خسسائر تلحق بالشحنة أثناء نقلها.

وفي بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث الميلادي (٢٠٠٠ وهي عبارة عن إيصال مقدم من أحد البحارة إلى ستيولوجوس قرية "سكو" في التوبارخية العليا. نجد أن البحار يعترف في هذا الإيصال بأنه استلم الغلال مطابقة للمواصفات، وقد جاء فيها:-

"... نقي، وغير مغشوش، وخال من التراب أو الشعير. منخول. طبقاً للمكيال المستعمل."

أساليب الغش والسرقات:

ورغم تلك الاحتياطات التي اتخذها الدولة لضمان وصول شــحنات الفلال إلى المخزن الملكي بالإسكندرية دون تلاعب فيها، إلا أن الشحنات المحمولة على المراكب (٢٠٤٠) نجد شــكوى على المراكب (٢٠٤٠) نجد شــكوى

مقدمه من بحار شحن ١١٢٦ أردب من القمح علي مركب من إقليم تينتيريتوس (Tevtupitou) (دندرة حالياً) إلى مدينة سيني (أسوان)، لكن حدث عطل بالمركب أثناء سيرها في القسم الجنوبي في إقليم لاتوبوليس (إسنا الحالية) ، واستولى ربان المركب على هذه الشحنة وهرب.

وشكوى أخري مقدمة من حارس علي مركب لنقل كمية من الغلال تعرضت للهجوم، ثما أدي إلى تعطل المركب وكسر آلات رفع جرار القمسع وهروب اللصوص (٢٠٥).

ولم تكن الشكاوى موجهة ضد الاعتداء على المراكب المحملة بالغلال فقــط، وإنما تعدي الأمر إلى أخطر من ذلك.

حيث نجد شكوى مقدمة من شخص يدعي آداماس - يبدو أنه ذو مكانسة عالية - يبين فيها أنه أثناء نقل شحنة من القمح اكتشف ألها مخلوطة بالشعير - وقد جاء البردية (٢٠١): -

" من آداماس إلى والده، تحية.... ،ما نحن فيه من خطر كبير فيما يتعلق بـــــ القمح المخلوط بالشعير في (ποαν) والذي تبلغ كميته (۲۰۰۰) ألفين أردب من القمح، حتى نري ما يقرره الديويكيتيس "وزير المالية"، خشية أن يقرر قـــراً غــير مرغوب فيه... مرسل إلى والدي...."

ومن سطور هذه البردية يتضح لنا أن خلط القمح بالشعير كان يعتبر جرماً كبيراً، حتى أن يخشى من رد فعل الديويكيتيس واستيانه .

وربما يرجع هذا إلى الغش إلى الحراس، حيث وجد في بعض الوثائق جملة وربما يرجع هذا إلى الغش إلى الحراس، حيث وجد في بعض الوثائق جملة (μαλιστα πιστιν εχοντιων) وتعني "ألهم مخلصون أو موثوق بحم"، وهذا يعني أن هناك نوع آخر من الحراس غير مؤتمنين. وإذا نظرنا إلى إجراءات الشحن من البداية، نجد أن الخازن يشحن الغلال تحست إشراف نسائبي الكاتسب الملكسي

والأويكونوموس والمراقب المالي (الابيميليتيس) (٤πιμελητης) ثم يتسلم البحار شحنة الغلال وعندئذ تنتقل مسئولية حراستها إلى الحراس الموجودين علي المركب، ومن هنا يجدون لديهم فرصة كبيرة للغش ، ربحا بمفردهم أو بالاتفاق مع أحد ملاحي المركب. ويؤيد ذلك الشكوى الأولى والتي هرب فيها الربان بالشحنة (٢٠٧).

ومن إحدى برديات أوكسيرينخوس (٢٠٨) يتضح أنا أن السيتولوجوي كسانوا مسئولين عن الحمولة حتى يتم تسليمها في نيابوليس وقد جاء في البردية:

" من أنطونيوس إليانوس إلى ستراتيجوس إقليم ديوسبوليس في طبعة، تحيسة. حيث أن الحمولة المرسلة من الإقليم التابع لك، والمسئول عنها أوسيس بن سبيبوس ورفقاءه تقدر ب ألفين (٠٠٠) أردب من القمح ظهر من خلال وزن العينات ألها قد غشت. لقد أمرت بأن كمية الشعير والتراب، والذي يقدر بنصف أردب، لابسد من التحقق عنه [بالتجربة أو الاختبار] وثبت أنه دون الوزن ب ٢٠% من الشسعير وبالمثل به من التراب. وبناءً علي ذلك، أنتزع علي مسئوليتك الشخصية مسن السيتولوجوي الذين شحنوا القمح. الفرق في كل كميات الغلال. هه أو أردب من القمح ومبالغ إضافية ونفقات أخري. وعندما تضيف هذا المجموع إلى حساب الإدارة أعلمني بذلك. العام التاسع والعشرين ٣٠ بابه."

ويتبين لنا من هذه البردية المسئولية الكاملة للسيتولوجوي عن أي غش يحدث لشحنة الحبوب قبل وصولها أو أثناء نقلها إلى الإسكندرية ،حيث صومعة الغسلال الرئيسية في نيابوليس، وإذا ما حدث وكان هناك غش أو نقص في كمية الغسلال المشحونة فإن السيتولوجوي الذين قاموا بشحن هذه الغلال يتحملون قيمة هسذا النقص وهذا الغش على نفقتهم الخاصة، ويقوم الإستراتيجوس بتحصيل قيمة الغرامة المفروضة من السيتولوجوس ثم يقوم بوضعها في خزينة الدولة.

تأمين الملاحة النهرية:

لقد رأينا فيما سبق كيف كان النيل سواء في العصر البطلمسي أو الرومساني، كان يعج بالسفن مختلفة الأنواع والأحجام. محملة بالغلال وغيرها مسن البطائع المختلفة ذهاباً وإياباً. لذلك فقد اهتم كل من البطالمة والرومان، كما اهتم الفراعنسة من قبلهم بتأمين الملاحة في غر النيل من خطر اعتداءات القراصسنة وغيرهم محسن يشكلون خطراً جسيماً على سلامة السفن النهرية والملاحة بشكل عام.

ولقد اهتم البطالة منذ القرن الثالث ق.م بتأمين سلامة الملاحة النهرية وعلى رأسهم الملك بطلميوس الثاني فيلادلفوس الذي حاول بنجاح أن يعيد تشكيل جهاز الشرطة. وذلك لكي يضمن القضاء على القرصنة والسرقة ومنع القساد. فضلاً عن حماية وتأمين النقل النهري الذي ألقاه على عاتق الشرطة النظامية أيضاً (٢٠٠١) والتي خصص منها حراساً أطلق عليهم بوتاموفيلاكيس (Ποταμοφυλακες) أي حراس النهر وذلك للقيام بهذه المهمة، وهم الذين كانوا في الوقت نفسه يشكلون جزءاً أساسياً من الأسطول البطلمي (٢١٠٠).

ولدينا وثيقة بردية في غاية الأهمية تحدثنا عن مهام حراس النهر فيما يتعلق بحماية الملاحة النهرية وتأمينها وكذلك القبض علي البحارة الهاربين وإعددهم مسرة أخري. وقد جاء في إحدى فقرالما (٢١١):-

" ... وإذا لم يسلمه إلى مركز الشرطة سوف يكون عرضة لسنفس العقساب كلص. بالمثل. أترك الحراس في مواقعهم يراقبون البحارة الحاملين للعلامة... مسن الأسطول. وبعد أن يقبضوا عليهم، عليهم أن يسلموهم إلى قائد مراكز الحرامة. وإذا لم يسلموهم، يكونوا مدانين بالفشل في ذلك. وهم أنفسهم ينقلون إلى السفن. وهؤلاء الذين تستروا على البحارة يكونون عرضة للعقاب بعقوبة السرقة من التاج".

ومن هذه البردية يتبين لنا مدي اهتمام البطالة الشديد بتأمين سلامة ألنقسل النهري، إذ نري انه كان هناك مواقع على ضفاف النيل لمراقبة السفن النهرية السي تغدو وتروح عبر النيل وكذلك بجراقبة البحارة أنفسهم خشية تعرضهم لأي خطر محتمل من قبل القراصنة، وكذلك خشية هروبهم وخاصة البحارة السذين يعملون بالأسطول الملكي، وإذا حدث وهرب أي من هؤلاء البحارة العاملون في الأسطول الملكي، كان لابد لحراس النهر من إلقاء القبض عليهم وإعادهم إلى قائسد مراكز الحراسة المنتشرة على ضفاف النيل، وإذا فشل هؤلاء الحراس في إعدادة البحدارة الهاربين فإلهم يكونون عرضة لتلقي نفس العقاب. بل ومعاقبتهم كلصوص. وإدانتهم بالفشل. بل وعقاباً لمؤلاء الحراس على فشلهم في مهمتهم كانوا يعملون بدلاً عنهم في الأسطول الملكي، وإذا ما تستر الحراس أو الأهالي الوطنيين على البحارة الهداربين يكونون عرضة للعقاب بعقوبة السرقة من التاج.

وتحدثنا البردية ذاهًا في فقرة أخري من فقراهًا عن واجبات الشرطة النهريسة، حيث جاء فيها(٢١٢):--

" الأشخاص المبحرون في النيل عليهم أن يرسوا أمام... في الأماكن المحددة، ولا يبحرون أثناء الليل... وأي من الأشخاص يقاجاً بطقس سئ ويضطره أن يرسوا علي ضفة النيل، عليه أن يذهب إلى السلطات المختصة ويخبر الشرطة عن السبب والمكان الذي رسي فيه، وعلي رئيس الشرطة بعد إبلاغه بالمعلومات أن يرسل إليهم حارس مناسب ليحميهم في مرساهم ويبعد عنهم أي عنف يحدث لهم. وإذا أراد أي من ملاحي الملك أن يبحر الأمر هام ، أثناء الليل، عليهم أن يسوفروا لسه الحراسسة المناسبة".

ويتبين لنا من هذه البردية أن مهام الشرطة النهرية كانت تنحصر في :-1- عدم السماح بالإبحار ليلاً. إلا لملاحى الملك فقط، وفي حالة الضرورة.

- ٣- توفير الحراسة المناسبة لملاحي الملك الذين يبحرون ولأمر هام ليلاً.
 - ٣- هاية وتأمين السفن النهرية.
- ٤- توفير الحماية اللازمة للسفن التي تضطرها الظروف إلى اللجؤ الأحد المراسي النهرية، المنتشرة على ضفاف النيل.
- كما كان على البحارة أن يرسو في الأماكن المحددة للرسو ضماناً لعدم تعرضهم
 لأي خطر إذا ما رسو في أماكن غير تلك المحددة .
- وإذا اضطرت الظروف أي من البحارة، إلى أن يرسو في مكان ما، غير المحدد للرسو ، عليه أن يذهب إلى السلطات المختصة بحماية النهر وإيلاغهم عن السبب الذي اضطره إلى الرسو في هذا المكان، حتى يتسنى لرئيس الشرطة إرسال حارس معه لحمايته ومن معه من أي خطر يتعرضون له.

وفي عام (۲۷۲/ ۲۷۲ ق.م) أصدر بطلميوس الثاني أمراً ملكياً يحسرم فيسه الملاحة في النيل بدون استخراج تصاريح (Συμβολονες) رسمية للسفن المحملسة بالبضائع المراع عير أن هذه الإجراءات أصبحت وبشكل سريع غير مرضية بسسبب الحياة القامية التي كان يعيشها الناس والناتجة عن النظام المالي والاقتصادي المغيين الذي أحكم حلقاته فيلادلفوس وأدي إلى تذمر شديد بسين المسزارعين والمشتغلين بالتجارة والصناعة (۲۱۴).

ومن المحتمل أنه منذ عهد بطلميوس الثالث - يورجيتيس (٢٤٦ / ٢٢١ ق.م) أصبح يوجد علي متن السفن التي تنقل البضائع الحكومية عن طريق النيسل حسراس عسكريون يطلق عليهم اسم إبيبلوي ($\Xi\pi 1\pi\lambda 01$) لحراسة البضائع الموجودة على ظهر هذه السفن (٢١٥).

وفي عهد البطالمة الأواخر زادت الاضطرابات والثورات ضد المحتل الأجسبي وانتشار جو عدم الأمان خاصة منذ حكم بطلميوس الرابع فيلوباتور، حيث بدأت في

عهده سلسلة من الثورات استمرت في اندلاعها حتى نماية الحكم البطلمي في مصر، وعجزت الشرطة النهرية في الوقت نفسه عن القبض علي زمام الأمور الملاحية في النيل وحراسة السفن. مما اضطر البطالة الأواخر إلى إرسال وحدات مسن القسوات الوطنية. "الماخيموي" (μαχιμοι) إلى النيل أطلق عليهم ناوكليروماخيموي (ναυκληρομαχιμοι) أو استخدام سفن ملاحية من الأسطول الملكي يطلق عليها سفن البحار (πλοια θαλασσια) لتأمين الملاحة في النيل ومنع أعمال السلب والنهب التي تتعرض لها السفن(717).

وفي عهد بطلميوس الخامس "إيفانيس" (Epiphanes) وتحديداً في عسام المحدد المرحة أن ستراتيجوس إقليم المحدد المرحة أن ستراتيجوس إقليم الرسينوي وضع فرقة من الجيش لحماية وحراسة السفن التي تنقل بضاعة في النيسل الذي تأثرت فيه الحركة الملاحية بسبب هذه الفوضى (٢١٧).

ومن المحتمل أنه في القرن الأول ق.م كانت الطرق المائية تحت حراسة الشرطة النهرية أيضاً، حيث كانت هذه الطرق مقسمة إلى أجزاء في كل جزء توجد سفينة حراسة واحدة عليها حراستها. وقد أقيم في كل جزء من هذه الأجزاء محطة حراسة ليقيم بها حراس النهر(٢١٨).

ولقد عمت مصر في القرن الأول ق.م حالة من الفوضى وذلك كما وصفتها وثيقة بردية جاء فيها(٢١٩):-

🖥 ως εν πραγματων αναρχιαι..."

كما في وقت اضطراب الأمور "

لذلك فقد كان من الضروري أن يلحق بكل محطة من هذه المحطات بعض من الجنود وقطع من الأسطول الملكي لتقويتها لتصبح قادرة على حراسة النيل(٢٢٠).

وفي مصر الرومانية ظل الغالبية العظمي من نظام حماية حركة المرور في النسهر كما هي لم تتغير، فقد تعامل الرومان أيضاً وبشكل مستمر مع عصابات اللصسوص المعززة بعدد كبير من القروبين الهاربين من جراء النظام الاقتصادي البغيض(٢٢١).

ولقد حاول الرومان أيضاً تنظيم الشرطة النظامية بجعلهم مسئولون بشكل أساسي وشخصي عن إلقاء القبض علي الجرمين ومحاولة تدمير أماكن لجوء قاطعي الطريق التي يلجئون إليها بمساعدة السكان (٢٢٣).

بالإضافة إلى استمرار وجود الشرطة النهرية "بوتاموفيلاكيس" حتى لهاية القرن الثالث الميلادي تقريباً وبنفس اختصاصات العهد البط لمي (٢٧٣).

وكانت الحمولات الخاصة بالحكومة على النيل تنقل كما كان في السابق (في القرن الأول الميلادي عسن طريسق القرن الأاني والنالث المسيلادي عسن طريسق خدمات إلزامية شبة عسكرية (٢٢٤) ويؤكد ذلك قول "أويرتيل" (Oertel) بأن خدمة حراسة النهر أصبحت في القرن الشماني المسيلادي خدمسة إلزاميسة بصفة شه عسكرية (٢٢٥).

وفي وثيقة بردية نجد أن الشحنة كان يرافقها جندى من الفيلق الثساني حسى وصولها إلى الإسكندرية (٢٢٦).

الموظفون المختصون بالنقل النهري:

لقد كان هناك العديد من الموظفين الذين كانت تقع على عاتقهم عملية النقل النهرى، سواء في العصر البطلمي أو الروماني، ولقد تباينت الأدوار حسب مكانــة كل منهم، والدور الذي عهد به إليه في عملية النقل النهري، كما اختلفت أدوارهم حسب مستوياتم الإدارية. وكانوا ينقسمون إلى ثلاث مستويات:

أولاً: على مستوى الإدارة الحكومية في الإسكندرية:

اللك (βασιλευς) واللكة (١٥٥٥) اللك (١٠ (٢٠٢٧)

(ب) الديويكيتيس (وزير المالية) وهـو موظـف يرسـل تعليماتـه إلى حـاكم الإقليم (۲۲۸).

ثانياً: على مستوي الإقليم :

- (أ) حاكم الإقليم (στρατηγος) (۲۲۹) وهو الذي يرسل أوامر الشحن إلى السيتولوجوس (σιτολογος) وفي بعض الأحيان كسان يرسل وثيقتين إحداهما للكاتب الملكي والأخرى للستيولوجوس.
- (ب) الكاتب الملكي (Βασιλικος γραμματευς) ويعتبر الساعد الأعن لحاكم الإقليم.
 - (ج) مدير الإقليم(Νομαρχης) ومهمته الإشراف علي الشحن.
 - (د) الأويكونوموس (عامل المالية) (٢٣٣) ومهمته الإشراف على الشحن. ثالثاً: على مستوي القرية:
- (أ) السيتولوجوس (٢٣٤) وهو مدير المخزن في القرية ومهمته تنفيذ أوامر القائد (الاستراتيجوس) بشحن كمية من الغلال الموجودة بالمخزن.
 - (ب) نائب مدير الإقليم (ο παρα του νομαρχου). ((۲۳۰)
 - (ج) نائب الكاتب اللكي (αντιγραφευς)
 - (c) نائب الأويكونوموس (ο παρα του οικονομου).
 ومهمة هؤلاء الموظفون الإشراف علي الشحن طبقاً لأوامر مرؤسيهم (۲۳۸).
 رابعاً: موظفون آخرون:
 - (أ) المفتشون: (επακολουθουντες).

في إحدى برديات "تبتونس" (٢٤٠) ذكر أمونيوس أنه شحن حمولة من القمسح بعد مراقبة المفتش (μετα των επακολουθουντων) عما يوضح لنسا أن هؤلاء المفتشين كانوا يشرفون على نقل الغلال عبر النهر.

وفي إحدى الوثائق البردية (٢٤١) ورد ذكر هؤلاء المفتشين، والوثيقة عبارة عن أمر موسل إلى نائب الكاتب الملكي لدفع أجر الجنود من كمية الغلال المشحونة إلى الإسكندرية تحت إشراف المفتشين.

ولكن هناك من يري أن هؤلاء المفتشين . لا يمكن اعتبارهم موظفين يقومون بعمل محدد، لأن كل من نائبي الكاتب الملكي والأويكونوموس كانا يعملان مفتشين تحت سلطة رؤسائهما، ويخول إليهما الإشراف علي الشحن. وذلك لأن هناك بعض البرديات التي ذكر فيها كل من نائبي الكاتب الملكي والأويكونوموس على أهما مفتشين (٢٤٣).

(ب) الحراس (Οι Φυλακιται)

1- النوع الأول: (α φυλακιται) وهم الحسراس السذين يحرمسون الحمولة المنقولة على ظهر المركب والعينة المختومة المصاحبة لها. وأحياناً يطلق عليهم (ηγουμενος φυλακιτης) وتتضمن بعض الوثائق معلمة تشير إلى وجودهم (٢٤٢٠). وفي إحدى الوثائق يبين الكاتب أنه شحن الحمولة في وجود الحراس على ظهر المركب (٢٤٠٠) وفي أحيان أخري كان يطلق عليهم (ναυφυλακοντοι) (٧٤٠٠).

النوع الثاني: (σπρος της σιτηροι) وهم حسراس مهمتهم فحسص كبيسة الغسلال المسحونة ومطابقتها بالعينسة المختومسة (δειγμα σφραγισασθω) للتأكد مسن سسلامة وصسولها إلى الإسكندرية (۲٤٦).

(ج) المراقب المالي (επιμελτης)

ومهمته الإشراف على الحراس القائمين على حراسة الغلال (٢٤٧) ومن إحدى الوثائق البردية (٢٤٨) يتضح لنا أن المراقب كان أيضاً يشرف على نقل القمح. وهذه

البردية عبارة عن تقرير مرسل إلى المراقب المائي (الابيميليتيس) بخصوص مركب خملة بالقمح لم تستعد للإبحار لأن عمال المركب لم يقوموا باصلاحات مطلوبة بالمركب، حيث أن الحراس أو دعوهم السجن. والطلب مرسل من (الأويكونوموس) من أجل اطلاق سراح هؤلاء العمال. وقد أصدر المراقب أوامره بتحريرهم.

(د) البروكيوراتور (المدير المالي) (٤πιτροπος)

لقد كانت مهمته ترشيح الأشخاص للقيام بمهام النقل، وكذلك التأكد مسن مطابقة المحمولات المنقولة عبر النهر إلى الإسكندرية للمواصفات الموضوعة (٢٤٩)

-: (δεκαπρωτος): -: (δεκαπρωτος):

بدأ ظهور هذا الموظف عنذ بدايسة القسرن الشسائي المسيلادي ليحسل محسل السيتولوجوس، وكذلك ليتولي نفس المهام التي كان يقوم بما السيتولوجوس (٢٥٠٠).

(و) الكاثوليكوس (καθολικος)

وهذا الموظف تابع للسلطة المركزية، وكان يشرف علي نقسل القمسح إلى الإسكندرية (٢٥١).

(ز) البروتارخوس (πρωταρχος).

وهي وظيفة يبدو ألها تخول لصاحبها إعطاء الأوامر بالشحن إلى أمناء المخازن(٢٥٢)

(ح) الجالس البلدية:

كان موظفو مجلس البلدية في المدينة مسئولون عن توصيل الانونا، إذ أنحسم كانوا يقدمون بترشيح من يقومون بالإشراف علي جمع المواد الغذائية وعلف الماشية ونقلهم إلى الموانئ أو إلى المدينة وتوصيلهم إلى عمثلي وكلاء الجيش (٢٥٢) ومن المؤكد أن إمدادات الغلال الخاصة بالاستهلاك العام كانت المهمة الرئيسية لمجلس البلديسة وأصحاب المناصب البلدية في المدينة (٢٥٤).

وقد كان هناك موظف مختص بالخدمة العاجلة أو السريعة (قسد كان هناك موظف مختص بالخدمة العاجلة أو السريعة (επισπουδασμου) الخاصة بنقل الغلال لحساب الدولة، وهذه الخدمة رعا لم تكن موجودة قبل القرن الشاني المسيلادي. واختصاص صاحب هذه الوظيفة(επισπουδασμος) هو النقل من مخازن الغلال الموجودة بالمواني عبر النهر إلى الإسكندرية ولكن على وجه السرعة (٢٥٥٠).

هوامش الفصل الثالث

"τνα νηες" (χ)πημονα φορτον αγοιεν "...... حتى تعمكن الراكب من نقسل حولتها بسهولة " ، راجع/ نفسه ، ص ص ۹۲ ، ۹۵ عن هذه القناة أيضا انظر/ أبو اليسر فسرح، النيل في المصادر الإغريقية، ص ۹۹ .

Frasr ,P. M., Ptolemaic Alexandria, Oxford, (1972) pp. 144,252 (4) Strabo, 17. 1.7.

(") منف أو "تمفيس": (ميت رهينة الحالية) كانت من أهم المدن على وادي البيل، وكانت عاصمة البلاد في المدولة القديمة، حتى بعد أن انتقلت العاصمة إلى طبية ظلت لها الأهمية. وبعد انتقال العاصمة إلى الإسكندرية في العصر البطلمي كانت تحتل المرتبة الثانية بعدها. واجع/

-Fadia. Abou Baker," Memphis Under the Romans": "The Tax for the Harbour of Memphis" CP, II, (1989)p. 103.

- (٥) فادية أبو بكر، منف في العصر البطلمي، ص ١٨٠.
- (٦) آمال محمد الروبي، كرانيس كوم أرشيم، ص ٢٤٢ ١٤٣.
 - (٧) عاصم احمد حسين، المرجع السابق، ص ١٩٧.

⁽١) سليم حسن، الموجع السابق، ج٢، ص ٢٢٠.

⁽²⁾ Johnson, Op. Cit., p. 400.

 ⁽٣) محمد فهمي عبد الباقي، قناة الإسكندرية "في ضوء نقوش من العصر الروماني" مجلة مركز المدواسات
 المبردية والتقوش، العدد ١٣، ١٩٩٦م، ص ص ٥٥، ٥٥.

^(°) كانت قرية "راقودة" المصرية تعتمد علي مياه هذه القناة وذكر "سترابون" أن شقيق بطلميوس الأول هو الذي حفرها، وهناك ستة نقوش عثر عليها في أواخر القرن الناسع عشر أوائل القرن المشسرين ترتبط بوجه عام يقناة الإسكندرية، ما بدل علي استخدام هذه القناة في النقل وهو ما ورد في النقش الخامس من تلك النقوش الست، حيث جاء به

(٨) آمال الروبي، المرجع السابق.

(٩) عن هذا النوع من المراكب انظر:

Casson., Ships and Seamanship, pp. 163-166.

- (10) Hauben, "Another Boat of Cleopatra II", ZPE, 66, (1986), p. 148.
- (11) Meijer, F. and Nijf, O.V., Trade, Transport and Society in the Ancient World, London, (1992) p. 150.
- (12) Sijpestejn, P.J. "Three New Ptolemaic Documents on Transportation of Grain" CdE, 53, (1978) p. 110, notes., 9-10
- (13) Cook, R.R.E., "An Archive of Ptolemaic Shipping Documents in the Macquarie Collection, ICP, 20 Copenhagen, (1991) p. 227, no, 407 (about 234/209 B.C);
 P. Erasm II, 25, 30, 32, 33,34, 35. 36, 37, 40, 42, 44, 51, 52; Sijpestejn, Op. Cit., p. 110; SB. X1. 11887; P. Strassb,5.
- (14) Cook. Loc. Cit.
- (15) P. Enteux, 27;

- أنظر أيضا:

- Thompson D.J., "Nile Grain Transport under The Ptolemaic" in p. Garnsey, Trade in the Ancient Economic, London press, 1983, p. 73.
- (16) Casson, Op. Cit., p. 344; P. Erasm, 39.
- (17) Hauben," Another Boat of Cleopatra II,P.148; P. Lille, 225; P. Tebt, III, 1035; P. Ryl., IV, 576, P. Erasm., 45, 50, P.C.Z., 293; Casson, Loc, cit.
- (18) Cook, Op. Cit., P. 227. No, 406; P. Tebt, 825; SBXIV, 11887, 11962;P. Strassb., 562, 583; Thompson, Op. Cit., p. 67.
- (19) BGU, VIII, 1741, 1743. X, 1933; SB,XIV. 11887, 11889; V, 8754 (19) منتهي محمود الصاوي،، النقل النهري للغلال في مصر في عصر البطالمة، مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش ،العدد ٢٠ ، القاهرة (٢٠٠٣)، ص٢٣٠.
- (21) P. Tebt, III, 856.

(٢٧) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق.

(23) Hauben, H, "Le Transport Fluval en Egypte ptolemaique les Bateau du Roi et de La Reine (A la pieuse Memorede Mere), CIP, XV, Bruxelles (1979), p. 68

(٢٤) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٢٦.

(٢٥) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص ٦٥.

(26) P. Hib. 1, 39, 11. 1-18 (about 264/5 B.C).

(27) Ibid, p. 181.

(°) يفسر ناشرا البردية، طلب كمية الغلال هذه من المزارعين علي أنما إيجار يؤدي من قبلهم إلى الدولسة مقابل استغلالهم لأراضي الدولة، وإن دل ذلك فإنما يدل علي أن الدولة قد استعادت ملكيتها للأراضي التي منحها إلى المستعمرين العسكريين (على هيئة إقطاعيات عسكرية) راجع/ .lbid-

(28) P. Hib. 1, 38, 11.1-15 (a bout 252 -1(251 - 0)B.C)

(*) تقع أفروديتوبوئيس علي بعد $\frac{1}{2}$ 1 ميل من النيل، وميناؤها لا بد أنه اشتق من اسم المدينة. $(0000 \times 000 \times 000)$

(29) P. Petrie III, 107. a-e.

(٣٠) عن مراكب الملك التي كانت تستخدم في نقل الغلال إلى الإسكندرية أنظر:

-P. Lille. 22: 23; P. Tebt, 1034, 1035.

(٣١) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٣، ص ٦٥

(32) Rostovtzeff, SEHHW, pp. 314 - 315.

(٣٣) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

(٣٤) أبو اليسر فرح، مهام الأويكونوموس، ص ١١٢.

- (35) Rostovtzeff. Large Estate, pp. 122-123.
- (36) Ibid.

(*) عن ملكية يرينيكي الثانية للمراكب انظر أيضاً/. P.Lille, 1, 22,23 (*)

(۳۷) هنهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ۲۲۹.

- (38) P. El-Lahoun, inv. 110 (about 252/1. B.C)
- (39) Hauben, H, "An Annotated List of Ptolemaic Noukleroi with A Dicussion of BGU, X (1933), ZPE, (1971), p. 261. Comment Line, 9.
- (40) P. Ryl, IV. 276.11.7-11 (about 246-221 B.C)
- (41) Ibid, Comment Line, 7.
- (42) Ibid, 11.10-11.
- (43) P. Tebt, III, 1035, (about 181/157 B.C).
- (44) Ibid, 11.5-6.
- (45) Ibid, 1-5.
- (46) Hauben, H., "Another Boat of Cleopatra II, p. 146.
- (47) P. Tebt, III, 1034 (about 151/or 140/39 B.C)
- (48) Ibid, 11. 1-12
- (49) Ibid, 11. 14-18.

- (٥٠) نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ١٥٨.
- (51) P. Oxy, 276, 11.1-15 (about 77 A.D); Ibid, pp. 264, 265
- (52) P. Oxy, XII, 1412. (about 284 A.D) p. 26.
- (53) Ibid, p. 26.

- (54) Johnson, Op. Cit., p. 401
 - (٥٥) محمد فهمي عبد الباقي، المشرفون في مصر في عصر الرومان، ص ٥٣.
- (56) Johnson, Loc. Cit.
- (*) لقد كان المشرف على قوارب الحاكم يقوم بمهام أخرى بالإضافة إلى مهامه الأصلية، حيث نجسه المشرف علي قوارب الحاكم في "أوكسيرينخوس" يتسلم الإقرارات الحاصة بحسابات خمسة أيسام تتعلق بحادة الشبة التي تستخدم في صباغة النسيج إلى الإدارة المستولة، راجم/ مصطفى عزمي محمد، المرجع السابق، ص ١٩.
 - (*) في الوثيقة P. Erasm-39 كان أندرما خوس أحد القضاة "وبطلميوس" "وفيلوستراتوس" ملاك مراكب ينتمون إلى عاتلات كهنوتية.
- (*) في الوثيقة P. Erasm,11.7-8 كان أحد ملاك المراكب شسخص مصسري يسدعي ثيرمسوئيس و (Φερμουθις).
- (*) مقدونيا (Macedonia): تقع مقدونيا في شمال اليونان. وأسست المملكة المقدونية في عسام ٧٠٠ ق.م. عن طويق الملك بيرديكاس الأول (Perdicas !): وظلت معروفة حتى عهد الملك أميتساس الأول (Amintas !) (١٥٥- ٣٨٦ ق.م) وفي عهد الملك فيلب البساني (٣٨٦- ٣٣٦ ق.م) وسع حدودها، وفي عهد ابنه الإسكندر الأكبر أسست إمبراطورية عيقة. وفككت بوفاتسه عسام ٣٢٣ ق.م، إلا أن عملكة مقدونيا بقيت واستمرت قوقها حتى احتلها الرومان عسام ١٦٨ ق.م. ثم أصبحت بعد ذلك إقليما رومانيا في عام ١٦٨ ه. راجم/

Warrington. J., Everyman's Classical Dictionary, 800 B.C. - AD 337. London (1965), p. 331.

(*)كان القدونيون في مصر. لهم وضع محاص، أعلى من مواطني الإسكندرية، وقد قسموا إلى مسواطين مدنين وحسكرين انظر:

-Fraser. P.M., Op. Cit., p. 53.

-Trigger- B.C., Ancient Egypt. A Social History, Cambridge (1983) pp. 301 ff.

-Finley. M. 1., Economic and Society in Ancient Greece, Pelican Books

(٥٧) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٢٨-٢٢٨.

- (58) Rostovtzeff, Large Estate, pp. 122-124.
- (59) Rostovtzeff, SEHHW, p. 314.
- (60) P. C. Z, I59012, p. 21 (about 259 B.C).
- (61) Ibid. II, 59289, p. 131. (about 250 B.C)

(١٢) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٣، ص ١٣٨

- (63) Rostovtzeff. Large Estate., p. 133.
- (64) Rostovtzeff. SEHHW, p. 314.
- (65) Ibid.
- (66) Ibid, Large Estate, p. 122.
- (67) Bevan, Op Cit., p. 134.
- (68) P. C. Z.I, 59031, Intro, p. 52.
- (69) Ibid, p. 53, Comment line, 3.
- (70) Ibid, 1.3.
- (71) P. Hib. I, 98.1-21 (about 251/250.B.C)
- (*) في أثينا كان يطلق نقب Κανηφορος على الفناة التي تحمل فوق رأسها مسلة تحتوي على الأشياء المقدسة في موكب احتفالات، "ديمير"، "باكخوس" (Bacchus) وأثنيا، راجع /

Liddell and Scott's, Op. Cit., p. 347.

(٧٢) قادية أبو بكر، منف في العصر البطلمي، ص ١٨١.

- (73) Cook, Op. Cit., p. 277, No. 407.
- (74) Ibid, p. 223
- (75) Ibid.
- (76) Ibid, p. 224.
- (77) P. Tebt. III, 823, 11.1-17 (about 185 B.C)
- (*) تلاحظ أن صومعة غلال هيرانيسوس يعمل بها اثنان من أمناء المخازن وليس واحد، ونجسد أيضاً في يردية "ماكواري رقم ٢٠٤" سابقة الذكر أنه كان هناك اثنان من أمناء المخازن يعملسون في صومعة غلال واحدة.
- (*) هذا الكم من الغلال ليس هولة مركب بوليكراتيس (٥٥٥٦) لكن هولة المركب مفقسودة (1.5) ولكن هذه الكمية هو ما تم شحنها على مركب بوليكراتيس والمركب الإضافية الأخرى (1.12). (*) الأوليرا: يحتمل أنه كان نوع قديم من أنواع بذور العشب النبائي أو المبرسيم وكان يعتبر محصولاً قليل القيمة ولذلك كان يزرع في مساحات اقل وكان يقدم في بعض الأحيان كعلف للحيوانات. راجم/ نافنالي لويس، المرجع السابق، ص ٢.
- (78) P. Tebt., III, 856, (about 171. B.C)
- (79) Ibid., intro: P. 78.
- (80) Ibid., recto, col., I, 11. 6-7.
- (81) Ibid., verso, col., IV, 11.93-94.
- (82) Ibid., verso, col., V, 11,114-115.
- (83) Ibid., verso, col., V, 11. 116-117.
- (84) Ibid., verso, col., V, 11.118-119.
- (85) Ibid., verso, col., V, 11.120-121.
- (86) Ibid., verso col., V, 1.124.

- (87) Ibid., verso, col., V, 1.127.
- (88) Ibid., verso, col., IV, 1. 107.
- (89) Ibid. verso, col., IV, 11.105-106.

(٩٠) نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ١٥٨.

- (91) P. Ross-Georg., II, 18 (A.D. 140) Arsinoe.

 (*) هي إحدى عواصم الأقاليم في المدلتا والاسم الإغريقي لها هو "سايس". وكانت تسسمي في العصر الفرعوني ساي (Sai) والاسم الحديث لها هو صا الحجر، بمحافظة الشرقية. راجع/ إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٢، ص ٣٨٣
- (92) P. Ross- Georg. Loc. Cit
- (93) P. Col. I., recto 4, col., 10,11.1-4.
- (94) Ibid., 1.4.
- (95) P. Oxy., III, 522 (about 2nd. Cent. A.D).
- (96) Ibid., intro. p.258.
- (97) Ibid., 1.1.
- (98) Ibid., 1.12.
- (99) Ibid., 1.13.
- (100) P. Oxy, 1259, 11.1-12 (A. D.211-12).
- (*)Cook. Loc. Cit; P. Tebt., III,823.
- (101) P. S.I., IX, 1048, 11.1-10, Oxyrhynchos (3rd.Cent. A.D)
- (*) P. Col. 1 recto 4.
- (102) P. Oxy, XVII, 2125, 11.1-11 (A.D. 320-1).
- (103) P. Oxy, 1260,11.1-6. (A.D. 286).
 - (١٠٤) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٢٧.
 - (*) كان ذلك رأي أ.د/محمود السعدي أثناء مراجعته للفصل.
 - (*) في العصر البطلمي هناك خمسة من النساء يحملن اسم أجاثوكليا، وجميعهن ينتمين إلى الطبقة العليا:

أجاثو كليا: خليلة بطلميوس الثاني. أجاثو كليا: خليلة بطلميوس الرابع "فيلوباتور"، وابنسة أوينسانثي (Oinanthe). أجاثو كليسا: ابنسسة ديوجنيسسوس (Diognetos). أجاثو كليا: راهبة كليوباتو الراء / في من

أجاثو كليا: التي كانت معروفة في دواتر البلاط الملكي، وهي من أكارنانيا (Acamanian) وابنه أريستومينيس (Aristomenis) (الذي قدم إلى مصر في عنام ٢١٦ ق.م ليعمل كحنارس خناص (١٨٥) مومتومينيس (σωματοφυλακης) سوماتوفيلاكيس" ثم أصبح قيما بعد وزيرا في عهد بطلميوس الخامس (١٨٥) - "Agathokleia and her Boats" ZPE, 16, (1975) pp. 289-290.

(*)ويذكر أيدرس بل، أن بطلميوس الرابع وصف في نقش كهنوي بأنه:

"كان في الواقع ضعيفاً خليماً، وألعوبة في يد وزيره سومسيبيوس (Sosibious) وخليلتم الفاسسةة أجاثو كليا وشقيقها الذي يفوقها فسقاً أجاثو كليس و أمها الرهبية "أرينانثي". راجع /أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٧٧.

ويذكر : مائس" (Maas) أن سيطرة أجاثوكليا وأسرمًا على نفوذ الملك ومملكته من العوامل التي أضعفت مملكة البطالة داخلياً وخارجياً في عهد بطلميوس الرابع.

Mass, p., "Oinanthe's husbands" JEA, 31, London, (1945), p. 74/ راجع المجمع (Plutarchus) فيصفه بقوله "أنه ترك شنون الدولة في يد محظيت أجاثو كليسا و أمهسا القوادة" راجع/. Plut. Cleomenes, XXSIII. 2-3

ويصف سترابون بطلميوس الرابع بأنه "فيلوباتور بن أجاتو كليا" (Φιλοπατωρ ο της)
(Αγαθοκλειος

Strabo, 17, 1.11.

كما يذكر "هاوبن" أن أجاثوكليس أخو أجاثوكليا كان يمتلك أسطولاً صغيراً (أسيطل) في النهر، وكان له قائد (στολαρχηs) يدعي جلاوكوس (Γλαυκοs)، كما أن سوسييوس وزير فيلوباتور كان عملك مركب واحدة علي الأقل. راجع /-P290-و190، Pauben, "Agathokleia and her Boats" pp-290.

- (105) Hauben, "Agathokleia and her Boats, PP. 289-291.
- (106) P.S.I. IX, 1048, 11.11-12.

(١٠٧) قادية أبو بكر، منف في العصر البطلمي، ص ١٨٠.

- (108) P. Oxy, XVII, 2125; P. Col. 1 recto-4, col., 10; P. Oxy, 1259; P.S.I. IX, 1048; BGU, X 1933.
- (109) P. Macqu, 407; P. Tebt, III, 823; 856.
- (110) P. Hib, 39; P. Lille. 1. 21; P. Petrie, III 48.
- (111) P. Tebt, III, 1034; p. Heb. I. 98.
- (112) P.Hib,I,98; P. Ryl., IV, 576; P. Petrie, II,48; P. Enteuxes.,27; Willcken. Charest, 442
- (*) Finkelestein, M.I., " " Εμπορος ναυκληρος and καπηλος, "A Prolegomena to The Study of Athenian Trade" Cph. 30, (1953), p. 335.
 - (١١٣) منتهى محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٢٦.
- (114) P. Hib, I, 39, 11.4-6.
- (١١٥) منتهى محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٢٧.

(116) Rostovtzcff. SEHHW, p. 314.

(١١٧) حسين يوسف، المرجع السابق، ص٤٣.

- (118) Hauben "An Annotated List", p. 269.
- (119) BGU, VIII, 1742, 11.5 –10, (64/63 B.C).
- (120) Ibid, 1743.

(١٢١) قادية أبو بكر، المرجع السابق، ص ١٨٢.

- (122) Hauben, "An Annotated List", p. 270.
- (123) Ibid, p.279.

(١٢٤) قادية أبو بكر، المرجع السابق.

(125) Zilliacus, H., Neue Ptolemaertexte zum Korntransport und Saatdarlehen, Aeg., 17, (1939), P.63.

(*) يذكر هاوبن أن التاريخ الصحيح للبردية هو ٧٨/ ٧٧ ق.م. وليس ٤٨/٤٥ كما ذكر ناشر البردية.

- (126) Ibid., pp.63-63.
- (127) Ibid., p.59.
- (128) Ibid., pp. 60-61.
- (129) Ibid., p. 59.
- (130) Zilliacus, Op. Cit., pp 270-71-72.
- (131) Johnson ,Op. Cit., p. 393.
- (132) P. Col, 1 recto 4, col., 10, 11.6-10.
- (133) Ibid, 11.1-4.

(144) حسين احمد يوسف، المرجع السابق، ص 140.

(170) نفسه، ص ۱۲۷.

(136) P. Col., 1 recto 4, col., 10, 11.9-10.

(١٣٧) مصطفي عزمي محمد، المرجع السابق، ص ٧٧.

- (138) Johnson, Op . Cit., p. 402.
- (139) P. Oxy, I, 63. 123. Oxyrhynchus, (2nd or 3rd Cent. A.D)
- (140) Ibid. intro. P. 123.
- (141) Ibid, 11. 1-18.

(١٤٢) نفسه، ص ٢٢٥. انظر أيضاً:

Taubenshlage. R., The Law of Greco – Roman Egypt in the Light of Papyri, 332, B.C., 640 A.D. Warsaw, (1955) pp. 680. 1

Bagnall. R.S., Egypt in late Antiquity, Princeton, (1993) 00. 34 ff.

- (143) P. Moen, Republished by, Sijpestejn., Op. Cit., pp.108-116. 116.
- (144) Ibid, P. 108.
- (145) P. Moen, I, 11.1-10
- (146) Ibid., verso, Il.23-24.

(*) لقد كان نوع هذه المراكب هو "الكيركوروس" والتي تبلغ سعتها حوالي ٥٠٥ أردب = ٢٠ طناً. انظر:

Ibid, p. 111

(147) Reekmans, T, and Dack., E.V. "A Bodleian Archive on Corn Transport" CdE. 53, (1952) p. 149.

(*)ديومبوليس ماجنا: هي عاصمة إقليم طيبة (الأقصر حالياً).

(148) Ibid., pp. 162, 163, No.1, 11. 1-9.

(149) Ibid., p. 153.

(*) كانت أموان مدينة بما حامية عسكرية في أقصى الجنوب، وكانت تعسكو بما بشكل دائسم، وذلسك -Ibid., P. 158

(150) Ibid, p. 163, No. 1, 11.8-9.

(151) P. Tebt., III, 823, 11.1-11. (about 185 B.C)

(١٥٢) منيرة محمد الهمشري، المرجع السابق، ص ص ٢٨- ٢٤.

(١٥٢) أبو اليسر فرح، الدولة والفرد في مصر، ص ص ٥٥ - ١٥٦.

(154) El Mossallamy, Op. Cit., p. 117.

Rostovtzeff, SEHRE, p. 484.

Oertel. F. Die Liturgy. Studien zur Ptolemaischen und Kaiserlichen Verwaltung Agyptens, Leipzig, (1917) p. 63.

P. Oxy. XII, 1412 (3rd Cent A.D)

(155) P. Giss., II, Heptacomia (A.D 118)

(*)عن بيساريون نفسه انظر:

-P. Grenfel, II, 45a; Wilcken, Chrest., p. 431

حيث نجد أنه كان مسئولاً عن تحميل السفينة وشحنها أيضاً.

(156) P. S. 1, IX, 1053.

(157) Ibid; Westermann and Keyes, Op. Cit., p. 104.

(158) Johnson, Op. Cit.p. 402.

(159) El Mosallamy, Op. Cit., p. 116.

(160) P. Oxy, 1197, 11.1-31, Oxyrhynchus, (A. D 211).

(*) διεραματειτης: هو الشخص الذي يتعامل مع (διεραματα) والتي تمني الغلال المنخولسة

أو المغربلة المدة للشحن، ولكنها في هذا النص تتناسب بشكل أكبر مع معني "شحن" (Lading)

وعن هذه الكلمة انظر/

الكار) منتهى محمود الصاري، المرجع السابق، ص ٢٣٥. 11.3-4; P.Thead., 26, 1. 14.

(162) Cook, Op. Cit. p. 227.

(163) Ibid, No, 404

- (164) Ibid, No. 407.
- (165) Ibid, No, 405; SB, XIV, 11887, 1888, 11889.

(*) عن هذه الضريبة أنظر:-

-Preaux, Op. Cit,. p. 384; Hauben, Another Boat of Cleopatra II., P.148.

-إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٣، ص ٣٧٧.

-أيدرس يل، المرجع السابق، ص ١٠٠.

(١٩٦) منتهى محمود الصاوى، المرجع السابق،نفس الصفحة.

- (167) Zilliacus, Loc. Cit
- (168) BGU., VIII., 1742.

(179) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق.

- (170) Cook, Op. Cit., pp. 227, 228
- (171) Ibid, Nos. 404, 405, 407. P. 227.
- (172) P. Hib., 39.
- (173) Reekmans. & Dack., Op. Cit, No I. pp. 162, 163.

(۱۷٤) منتهى محمود الصاوي، المرجع السابق،ص ٢٣٦.

P. Tebt, 824, 825, a,b; ۲۳٦ نفسه، ص ۱۷۵)

- (176) P. Hib., 39,11.13-16.(265/264. B.C)
- (177) P. Moen, I, 11.15-20 (160 B.C) Also, P. Moen, 2-3, Ibid. pp. 112-115., Republished by Sijpestijn, Op.Cit., p,108.
- (178) Zilliacus, Op. Cit., P.63, No. I, 11.15-20.
- (179) P. Oxy, 2125, 11.30-31; P. Oxy, 1259,11.25-26.
- (180) Ibid, 11.20-23.
- (181) P. Oxy, 1260, 11.15-19.

(١٨٢) منتهي محمود الصاوي، الموجع السابق، ص٢٣٧ .

cf- Herrman .J., "Symbolon und Antisymbolon in den Papyri" Actes du XV me Congres de Papyrologie, Bruxelles, 1977, p. 223.

(۱۸۳) منتهی محمود الصاوی، المرجع السابق، ص ص ۲۳۷- ۲۳۸.

Samuel. A.E., From Athens To Alexander, Hellenism and Social Goals in Ptolemaic Egypt, Studia Hellenstica, 26, Leuven, 1983, p-5.

- (184) P. Grenf., II 45 a.
- (185) BGU, VII, 1742.
- (186) Reekmans, Op. Cit., pp. 162,163
- (187) Ibid, P. 156.
- (١٨٨) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، صــ٧٣٨.
 - (۱۸۹) نقسه، ص ۲۳۹.

- (190) Reekmans, Op. Cit., p. 162; Cook,. Op. Cit., p. 228.
- (191) Cook, Op. Cit., p. 227, No, 404.
- (192) Ibid, No., 407.
- (193) Ibid, p. 224.
- (194) Ibid.

-في(P.oxy.276)كان يوافق الشحنة جندي من الفيلق الثاني حتى وصولها إلى الإسكندرية.

- (195) P. Tebt., 823, 11.15-17.
- (196) P. Tcbt., 823, 825; P. Hib., I, 98; BGU, 1741,1732; SB, 11887,11889; W. Chrest.441.

ولم تظهر في الموثائق الآثية: -

P. Petrie II, 48; P.Lille, I, 22, 23, 24; SB, XIV,11866, 11867; P.Tebt, 824.

(197) P. Tebt, 824,1.13

(19۸) عنتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص٢٣٧.

- (199) Sijpestijn, Op. Cit, pp.110, 112. Nos., 1, 2.
- (200) P. S. I, IX, 1053.
- (201) P. Oxy, 1259, 11,15-17.
- (202) P. Oxy, 2125, 11. 20-23.

(۲۰۲) منتهی محمود الصاوی، المربع السابق، ص ۲۳۹.

- (204) Reekmans, Op. Cit., p.187, No.10.
- (205) P. Tebt., III, 802,11.1-23.
- (206) P. Tebt., III, 751.11.1-12. (Early 2nd Cent. B.C) Also- P.C.Z. III, 59320.

(۲۰۷) منتهی محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ۲٤٠٠

- (208) P. Oxy, III, 708, (about, 188 A.M)
- (209) Kunderewicz, C., "AD Papyrus Hib., 198."JJP, vol., 15, Warszawa, 1965, pp. 140-141.

(٢١٠) حسين حسين رزق، المرجع السابق، صد ١٦٧.

- (211) P. Hib. II, 198. recto, col., IV.
- (212) Ibid., recto, col., V.
- (213) Ibid., p. 104.

(١١٤) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج١، صــ٧٣٦.

(٢١٥) حسين حسين رزق، المرجع السابق، ص١٦٩.

- (216) Kunderewicz., Op.Cit., pp-141; P. Hib., 198, p.102.
- (217) Rostovtzeff. SEHHW, p.715.
- (218) Kunderewicz., Op. Cit., p. 141.
- (219) BGU, 8,1858.

- (220) Kunderewicz., Op. Cit., p. 142.
- (221) Ibid.
- (222) Ibid.

(٢٢٣) حسين حسين رزق،المرجع السابق، ص١٧١.

- (224) Kunderewicz., Op. Cit., p. 143.
- (225) Oertel, Op.Cit, p. 27.
- (226) P. Oxy, 276.

(٢٢٧) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٣١.

- (228) Zilliacus, Op. Cit., pp. 62, 63, = SB. V,8754.
- (229) P. Oxy, 1259; P. Tebt, 823; P.S.I, IX, 1048; Zilliacus, Op. Cit., p. 63. = SB, 8754; P.Giss, II; P.Oxy, 1197.
- (230) Cook, Op. Cit., p. 227. 404, 405, 506, 407.
- (231) P. Hib., I, 39;

-منتهى محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٣١.

(۲۳۲) نفسه.

- (233) Clarysse, W., "Harmarchis, Agent of Oikonomos: An Archive from The Time of Philopater" Anc. Soc., 7, 1976, PP. 185. ff; Sijpesteijn, Op. Cit., P.108
- (234) Ibid; P-Tebt. III, 823; P. Oxy, 2125; BGU, 1743; Zilliacus, Op. Cit., p.63= SB, V, 8754; Reekmans, Op. Cit, PP. 163, No, 10; p. Tebt, III,825.
- (235) Clsrysse, Op. Cit.,; SB, XVI, 12979, 11, 6-7.
- (236) Clarysse, Loc. Cit; BGU, VII, 1742,1743; p. Hib, I, 98: Reekmans, Op. Cit, No,10; p. Tebt, III, 825.
- (237) Reekmans, Loc. Cit; P. Strassb. 562; P. Tebt. III, 825

(٢٣٨) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، صــ٢٣٢.

(۲۲۹) نفسه.

- (240) P. Tebt, 823.
- (241) P. Tebt, III. 825

(٢٤٢) منتهى محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ص ٢٣٢، ٢٣٣.

(۲٤٣) نفسه، ص۲۲۳.

- SB. V. 8754; IXV,11887, 11889.
- BGU, 1741, 1742.1743,
- (244) Zilliacus, Op. Cit. PP. 62, 63

(۲٤٥) عنهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص٢٣٤.

(۲٤٦) نفسه.

(۲٤۷) نفسه، ص۲۳۵.

- (248) P. Petric III, 20, col., 1 (3rd Cent. B.C)
- (249) P.S.I., XI, 1053; P. Giss., II.

م نيرة محمد الهمشري ، المرجع السابق، ص٨٦.

- (250) Turner, Op. Cit., pp. 7,8.
- (251) P. Oxy, 1260;

منيرة محمد الهمشري، المرجع السابق، ص ص١٠١٠.

- (252) Sijpesteijn., Op. Cit., P. 108; P. Oxy. 1412
- (253) Rostovtzeff., SEHRE, PP. 484. 485.
- (254) El Mosallamy. Op. Cit., P- 116.
- (255) Henne., H., (Sur L'interpretation de Quelques Textes, Recmment Pubis) Egy. 8 (1933) PP. 385. 405.

الفصل الرابع

النقل البحري والموانئ

أولاً: النقل البحري:

لم يكن النقل عن طريق البحر أمراً سهلاً وهيناً في تلك الفترة مسن الزمان، ولكنها كانت مسألة تتطلب مجهود مضني وعمل شاق يتصل بتأمين طرق الملاحة، وفرض نوع من السيطرة والسيادة البحرية، وتأمين المنافذ البحرية؛ وذلك لضمان سلامة السفن التجارية التي تمر عبر تلك الطرق البحرية، وتجنباً لاعتداءات القوي التي تسيطر علي تلك المنافذ والطرق البحرية، ولن يتأيّ ذلك إلا ياخضاع تلك القوي، أو علي الأقل مهادنتها. وذلك ما سعي إليه الاسكندر الأكبر المقسدوني، وكذلك كل من البطالمة والرومان، وربما كان ذلك السبب الرئيسي وراء قيامهم برحلاقم الاستكشافية.

(١) كشوف الاسكندر الأكبر:

استطاع قمبيز (Cambyses) ملك الفرس أن ينتزع مصر من يسد آخسر فراعنة العصر الصاوي وهو إبسماتيك الثالث، وذلك عام ٥٢٥ ق.م(١)، وتحسول بذلك وادي النيل إلى ولاية فارسية تدخل في نطاق الإمبراطورية العظيمة التي شيدها الفرس في الشرق(١) وظلت مصر خاضعة للفرس زهاء قرنين مسن الزمسان، إلى أن غزاها الاسكندر الأكبر المقدويي في عام ٣٣٣ ق.م(١). وذلك بعد أن استطاع دحر ملك الفرس دارا الثالث (Darius III) في موقعة أسسوس (Issos) عسام ٣٣٣ ق.م(١).

وبذلك استطاع الاسكندر الأكبر المقدوني أن يفتح مصر، بل والشرق بأسره غازياً له، بل لقد وصلت قواته إلى حدود الصين (٥). وحقق بفتوحاته الواسعة أكبر إمبراطورية عالمية (٦) وكانت النتيجة الطبيعية لذلك أنه فتح للنفوذ اليوناني عالماً امتد من البحر الإيجي (Aegean) إلى الهند (Kush) ومن (Jaxartes) إلى الشلالات (Cataracts) (٥) ووصل الاسكندر الأكبر في استكشافاته إلى بحر قزوين الشلالات (Caspian) وحاول أن يكمل طريق البحر من الهند إلى مصر، والمي كسان قد اكتشف جزءاً منها يمتد من الهند حتى بابل (Babylonia) مبحراً بالطواف حول الكشف جزءاً منها يمتد من الهند حتى بابل (Babylonia) مبحراً بالطواف حول بلاد العرب. ولقد وصلت سفنه بالفعل إلى البحرين ورأس "موسندم" مسن ناحية، وإلى اليمن من ناحية أخرى (٨). هذا، فضلاً عن قيامه بإرسال حملة علي رأسسها بوليمون (Polemon) ومعه ثلاثون سفينة إلى الجنوب لاستكشاف منابع النيسل (١) بوليمون (Polemon) ومعه ثلاثون سفينة إلى الجنوب لاستكشاف منابع النيسل ولم يمهل القدر الاسكندر الأكبر كي يستمر في توسعاته، ويكمل رحلة الاستكشافات التي كان قد بدأها (١٠) فقد مات عام ٣٢٣ ق.م في أوج عظمته وانتصاراته وقمسة التي كان قد بدأها (١٠) فقد مات عام ٣٢٣ ق.م في أوج عظمته وانتصاراته وقمسة بهده (١٠).

(٢) كشوف البطالمة:

لقد سعي البطالة خلفاء الاسكندر الأكبر من بعده إلى استكمال ما بدأه مسن استكشافات (۱۲) حيث أوفدوا سلسلة من البعوث الكشفية لمعرفة الشواطئ والشعوب وموارد الثروة في البحر الأجر والخيط الهندي (۱۳) (أنظر ملحق رقسم ۳۱) خاصة وأغم كانوا يفضلون السفر عبر البحر الأجر وليس عبر مجري النيل (۱۴). ولقد بدأ بطلميوس الأول (۳۰۵–۲۸۵ ق.م) حركة الكشف في البحر الأجر، وذلك عندما اكتشف قائده "فيلون" (Phelon) جزيرة الزمرد (۱۵) كما أرسل بطلميوس الثاني فيلادلفوس (۲۸۵–۲۶۱ ق.م) أمسير البحسر في أمسطوله تيموسشينيس الثاني فيلادلفوس (۲۸۵–۲۶۲ ق.م) أمسير البحسر في أمسطوله تيموسشينيس (Temosthenes) إلى أثيوبيا (۱۲)، والتي لم يكن يجرؤ أحد من الإغريق على الإبحار

إليها عبر النيل قبل عصر فيلادلفوس، وذلك لما تمثله من خطورة على الأجانب، وذلك حسب قول "ديودوروس" (Diodrous) (القرن الأول ق.م) (١٧).

ثم أرسل فيلادلفوس أيضا، واحداً من أمراء البحر في أسطوله يدعي أريستون (Ariston) لارتياد شواطئ بلاد العرب، من شبه جزيرة سيناء حتى بوغاز باب المندب، فأبحر علي شواطئ سيناء حتى بلغ أيلة النبطية عند رأس الخليج المسمي باسمها (وهو خليج العقبة حالياً)، ثم اتجه جنوباً وأدرك أن نفوذ النبطيين (Nabataeans) لم يمتد أبعد من نهاية الشاطئ الشرقي لخليج أيلة (14).

ولقد مهدت حملة أريستون إلى بلاد العرب الطريق لتقوية العلاقات بين مصر وشمال بلاد العرب أفضلاً عن أن فيلادلفوس قد ضمن وصول أكبر قسدر مسن التجارة الشرقية عبر طريق البخور (ألى مصر (٢٠) خاصة وأن التجارة الشرقية كانت تشتهر بإمكانياها الهائلة من البخور والتوابل والطيوب (Aromata) والأحجسار الكريمة (٢١) فكانت التجارة تأتي إلى البتراء (Patra) ثم تنقل عبر البحر إما إلى غسزا (Gaza) أو إلى أرسينوي (Arsinoe) (٢٢).

ويبدو أن فيلادلفوس قد أرسل عقب رحلة أريستون هذه، حملة ضد البطيين المنهروا في عهد البطالة بأعمال المسطو والقرصنة واعتادوا علي مهاجمة السفن المصرية، لتأديبهم ومعاقبتهم على سوء أعمالهم (٢٣). ولقد أدت هذه الرحلة إلى تنشيط الصلات التجارية بين مصر وشعب كان يسكن الشمال الغربي من الجزيرة العربية في مدينة تعرف الآن باسم "العلا" (Al-Ula) وكانت فيما يبدو مستعمرة لعين. وكانت تجارة "العلا" تنقل في البر والبحر في آن واحد. ولعل هذا النشاط التجاري هو الذي دعا إلى تنشيط ميناء إمبيلوني (Ampelone) على الشساطئ الشرقي للبحر الأحر (٢٤) ومن هذا الميناء كانت السفن تنقل تجارة الهند وجنوب بلاد الشرقي للبحر الأحر (٤٢) ومن هذا الميناء كانت السفن تنقل تجارة الهند وجنوب بلاد العرب إلى وادي النيل. وظل ثغر "إمبيلوني" نشيطاً حتى أيام بطلميسوس السسادس،

حين قضي عليه النبطيون وأنشئوا مكانه ثغر ليوكي كومي (Leuke) للماراً (Kome) للماراً (Kome

وبالإضافة إلى ذلك قام بطلميوس الثاني بتجديد القناة التي تربط البحر الأحر بالنيل عبر طريق البحيرات المرة (٢١) تلك القناة التي يعزو "هبرودوت" حفرها إلى الملك الفرعوني نخاو بن إبسمتيك حيث ذكر أنه أول من حاول شقها، وأن الملك الفارسي دار الأول هو من أتم حفرها من بعده (٢٧). ويعتبر إعادة حفر هذه القناة دليل على أن التجارة الشرقية في البحر الأحر آنذاك قد نشطت نشاطاً كيم أهم.

وفي عهد بطلمبوس الثاني أيضا أسسس أحد قواده ويدعي ساثيراس (Sathyras) ميناء فيلوتيراس (Phelotera) علي رأس خليج السويس. و أرسينوي الشمالية أيضا لابد ألها أسست في ذلك العهد، وتقع أيضا علي خليج السويس. وربحا بيرينيكي أيضا (Berenice) (Berenice) وكذلك بطلميوس "الصيد" (Theron) وهي التي أسسها قائده يوميديس (Eumedes) قرب أماكن صيد الفيلة عندما أنفذه فيلادلفوس إلى تلك الأماكن، فضلاً عن العديد من مراكز صيد الفيلة الأخرى، مثل سوتيراس ليمن (Soteiras Limen) (Soteiras Limen).

وكذلك أسس بطلميوس النالث (٢٤٧- ٢٢١ ق.م) عدداً من المدن على شاطئ البحر الأحمر الجنوبي الغربي، أطلق على ثلاث منها اسم زوجته بيرينيكي (٢١) وفي عهد بطلميدوس الرابع (٢١- ٥٠٥ ق.م) أسست كليوباتريس (Kleopatris) بالقرب من السويس في الشمال (٢٦) والتي ذكرها "سترابون" باسم أرسينوي الجنوب من باب المندب (٢٠).

كما وسع بطلميوس السادس فيلوميتور (Philometor) (۱40-1۸۲) ق.م) الحدود عبر النيل حتى وصل إلى جنوب وادي حلفا، وأقام فيها مستعمرات جديدة (۳۰).

وفي عهد بطلميوس الثامن في عام ١١٦ ق.م كان ملاحون سكندريون قسد اكتشفوا الرياح الموسمية، وإمكانية استخدامها في الملاحة عبر المحيط الهنسدي صيفاً وشتاءً. وأول من روي لنا قصة هسذا الكشسف هسو الجفسرافي "بوسسيدونيوس" (Posidonios) (١٣٠- ٥١ ق.م) ونقلها عنه "سترابون" في نهاية القسرن الأول ق.م (٢٦) والذي ذكر أن ملاحاً مغامراً يدعي "يودوكسسوس" مسن "كزيكوس" في مرحلة (Eudoxus of Kyzicus) كان يعمل في محدمة الملك بطلميوس النامن قام برحلة إلى الهند مباشرة مسترشداً بملاح هندي كانت سفينته قد تحطمت علي سواحل البحر الأحر (٢٧) وكانت هذه المرحلة هي أول رخلة بحرية إلى الهند (٢٨).

ويذكر "بوسيدونيوس" أن يودوكسوس قام بسرحلتين مباشسرتين إلى الهنسد الأولى: في عام ١١٨ ق.م مع الملاح الهندي مرشداً. و كانت تلك الرحلة ناجحة، وعادت بحمولة من الطيوب والأحجار الكريمة والرحلة الثانية: بقيادة يودوكسسوس منفرداً في عام ١١٦ ق.م(٢٩).

وإن كان هناك خلاف حول أول من اكتشف طرق الإفادة من الرياح الموسمية هل هو الملاح المغامر يودوكسوس، أثناء رحلتيه إلى الهنسد؟!! أم انسه "هيبالوس" (Hippalos) ذلك الشخص الذي جاء ذكره في كتاب "الملاحة في البحر الأحسر" والذي نجهل مؤلفه. والذي يعتقد أنه كتب حوالي ، ٤ ميلادية؟!! ويسذكر هسذا الكتاب أن هيبالوس هو أول ملاح تمكن من دراسة موقع موانئ التجارة ومسالك البحر، واكتشف الطريق عبر المحيط('') ففي الوقت الذي يرجع فيسه "نصحي" اكتشاف طرق الإفادة من الرياح الموسمية عام ١١٦ ق.م إلى هيسالوس ('') يسري "العبادي" أن إقحام اسم "هيبالوس" في هذا الاكتشاف هو نوع من أنواع التشكيك "العبادي" أن إقحام اسم "هيبالوس" في هذا الاكتشاف هو نوع من أنواع التشكيك في خبر "يودوكسوس"، كان الغرض منه هو سلب البطالمة واحداً من أهم أمجادهم في خبر "يودوكسوس"، كان الغرض منه هو سلب البطالمة واحداً من أهم أمجادهم في الكشف الجغرافي ونقله إلى العصر الروماني('''ك).

على أية حال فإن اكتشاف طرق الإفادة من الرياح الموسمية قد يسر اجتياز باب المندب، وكذلك يسر الإبحار إلى الهند مباشرة وأفاد منه البطالمة الأواخر، حيث كانت سفنهم تزور الموانئ في جنوب بلاد العرب، واكتشفت جزيسرة "سسوقطرة" وأبحرت إلى الهند (12) وإن كان الرومان لم يستغلوا هذا الاكتشاف استغلالاً تاماً (13).

وبذلك بلغت البعثات الكشفية غايتها المنشودة في عصر بطلميوس الثامن بعد أن عملوا على الوصول إلى جزيرة العرب والي القارة الهندية دون وسيط، ونجحوا في بطلمة البحر الأحمر(6).

(٣) الكشوف في عصر الرومان:

لقد رأي أغسطس (Augustus) (٢٧ق.م - ١٩م). كما رأي البطالمة من قبله - أن يحول طريق التجارة في البحر الأحمر إلى الموانئ المصرية الواقعة على هسذا البحر فعهد إلي أيليوس جاللوس (Aelius-Gallus) ثاني ولاة مصسر (٢٦- ٢٤ ق.م) يإعداد حملة إلى اليمن (٤٦) ويعتبر "سترابون" المصدر الرئيسي لهذه الحملة حيث ذكر أن أيليوس جاللوس قد غزا بلاد العرب مع بعض من الحامية العسكرية المرابطة في مصر (٤٠٠).

وفي ميناء كليوباتريس (أرسينوي) أعد أيليوس جاللوس أسطولاً من غمانين سفينة ومائة وثلاثين حاملة للجنود، وأقلعت الحملة من هذا الميناء عمام ٢٥ ق.م واتجهت إلي ميناء ليوكي كومي (الحوراء) علي الساحل الشرقي للبحر الأحمسر (٤٨). وغير معروف علي وجه الدقة لماذا لم يتخذ جاللوس إحدى موانئ البحسر الأحمسر الواقعة جنوب مصر، مثل ميوس هورموس (Myos Hormos)، أو بيرينيكي كما كان سيوفر عليه مسيرة نحو تسعمائة ميل قطعها الجيش الروماني علمي الشماطئ الشرقي للبحر الأحمر الما كبد الحملة خسائر كبيرة (٤٩).

ولم يكد جاللوس يستقر في ميناء ليوكي كومي حتى فتكت الأمــراض بعــدد كبير من جنوده، اضطر إلى أن يقضى فيه بقية الصيف الحار والشتاء التالي كلمه، ولم يتابع زحفه إلا في ربيع عام ٤٢ ق.م(°°، وبعد مشقة بالغة بلغ نجران، ثم تقدم صوب "مريابا" (Mariaba) (مأرب؟ عاصمة سبأ) وحاصرها لكنه لم يتمكن من السيطرة عليها فأضطر إلى رفع الحصار عنها والانسحاب عائداً بخفي حنين (٥١)، وركب البحر إلى ميوس هورموس واجتاز الصحراء الشرقية حتى بلغ قفط، ومنها سار إلى الدلتا ثم الإسكندرية. ومع أن هذه الحملة أخفقت من الناحية العسكرية إلا أنما حققت جانباً من الهدف الاقتصادي المنشود منها. فقد بدأت هذه المنطقة تستشعر قوة الروميان وتحول جانباً من تجارة الشرق من ميناء ليوكي كسومي النبطسي إلى مينساء ميسوس هورموس المصري(٥٢) وبالرغم من ذلك فإن هذه الحملة لم تقض عاماً على النشاط التجاري للمواني العربية المطلة على الحيط، لذلك لم يقنع أغسطس بما حققت هدده الحملة البرية، فقرر في العام الأول الميلادي شن هجوم مدمر عن طريق البحر أدى إلى تدمير الميناء الرئيسي للعربية السعيدة (عدن حالياً) وشل نشاطها التجاري، ممسا نتج عنه استئثار ملاحو الإسكندرية في العصر الروماين بـــتحكم مطلـــق في طريـــق التجارة البحري إلى الهند(٥٣).

وفي النهاية استطاع أغسطس أن يستغل وضع مصر الاستراتيجي خدمة التجارة بين الشرق والغرب، ومن ثم انشأ أسطولاً يعمل بانتظام بسين الإمسكندرية وروعا، وفي نفس الوقت ربط بين التجارة القادمة من الهند ومسيلان عبر الحيط الهندي، ثم إلى البحر الأحمر ثم تنقل التجارة براً عن طريق القوافل في وادي الحمامات إلى الموانئ النيلية عند "قفيط" لتنقل بالمراكب الشراعية الضخمة حتى الإسكندرية أماما بأسره، إذا لم تقتصر تجارة الإسكندرية ألى مو خرجي ثم يعاد تصنيعها وتصديرها ثانية إلى كانت البضائع تأتي إلى مصر من كل قطر خارجي ثم يعاد تصنيعها وتصديرها ثانية إلى

الأسواق الخارجية (٥٠) وقد أصبحت الإسكندرية مقراً لكبار التجار حيث تجري فيها صفقات التصدير والاستيراد (٥٦) أما بالنسبة للبحر الأحمر فقد تحول إلى بحيرة نشطة بعد أن كان بحراً مهجوراً (٥٧).

وخلاصة القول أن زيادة هائلة قد طرأت على حجم التجارة الشرقية كان له اكبر الأثر في تجارة البحر المتوسط. وأصبحت هناك ظروف تجارية جديدة (٥٩) ذكرها سترابون بقوله "إذا كان خواج مصر السنوي في عصر البطالمة المتأخر كان مقداره • ١٢٥ تائنت، وهو العصر الأسوأ حكماً والأكثر إهمالاً فكم ينبغي أن نقدر السدخل الآن رأي زمن الإمبراطورية الرومانية) وهدو يدبر بكل هذه العنايةوزادت التجارة مع الهند والصومال (التروجلوديتية) زيادة كبيرة، وإنه في الماضي فإن السفن التي كانت تسير في البحر الأهر ولم تتعد الخليج الفارسي عن عشرين سفينة، أما الآن فإن سفناً كبيرة ترمل إلى الهند والي حدود أثيوبيا، وتستورد منها إلى مصر أغلى البضائع، ثم تصدر من مصر إلى مائر البقاع الأخرى... (٥٩)»

أسطول البطالمة

أولاً: الأسطول الحربي:

كان الهدف الرئيسي للسياسة الخارجية التي نمجها البطالة الأوائل هو المحافظة علي استقلال مصر التام، وضمان قيامها بالدور الأول في العالم الهيلينستي في حلبة السياسة ومضمار الاقتصاد (٢٠)، وكانت متطلبات هذا الاستقلال، وضمانات القيام بهذا الدور تتمثل أولاً في السيطرة علي كافة الطرق المؤدية إلى مصر، وأن هذا العمل الضخم، لابد لتحقيقه من أسطول قوي يكون دائماً علي أهبة الاستعداد. وحيث أن مصر لا تحتلك هذا الأسطول فهي بلد تقتصر مواردها الطبيعيسة دون الوفساء بمسايستازمه بناء السفن، فلابد إذاً من استيراد الأخشاب والمعادن. فسرأي المطالمسة أن الوسيلة الوحيدة للحصول على هذه الخامات هي الاستيلاء على المبلاد التي تنتجها.

مثل سوريا، وقبرص، وبعض أنحاء آسيا الصغرى (١١). ومن ناحية أخرى، فلابد مسن الأموال التي تتطلبها الأساطيل، وحيث أن ثروة مصر حينسذاك كانست تتمشل في التجارة الخارجية، فكان لابد من ضمان انتظام هذه التجارة وتنظيمها وتوسيعها وتنشطيها (٢٢).

ولتحقيق هذا الغرض، سعي البطالة الأوائل إلى السيطرة على طرق التجارة في بحر إيجة وفي البحر الأحمر، كما سعوا إلى بناء إمبراطورية بحرية، وإلي أن تكون لهم السيادة البحرية. ولقد نجح البطالة الأوائل في بناء هذه الإمبراطورية البحرية السي بلغت أوج اتساعها في عهد بطلميوس الثالث (١٢٠) الذي سار علي النهج الذي رسمه بعده بطلميوس الأول ولم يحد عنه والده بطلميوس الثاني، وهو نحج كان يستهدف المحافظة على استقلال مصر وتأكيد السيطرة المصرية على الطرق البحرية المؤدية إلى وادي النيل، والاستيلاء على منافذ الطرق التجارية الوافدة من أوامط آسيا (١٤٠).

فضلاً عن أن مصر ظلت تتمتع بسيادة البحار في فترات طيلة عصر البطالية الأوائل تقريباً، حيت بدأ الضعف والوهن يدب في أوصال إمبراطوريسها البحريسة، وبدأت سيادها في الزوال منذ بداية حكم بطلميوس الخامس "إبيفانيس" وحتى أهيسة عصر البطالة (١٥٠).

والواقع أن خلفاء الاسكندر الأكبر تنافسوا منذ بداية العصر الهيللينسيق تنافساً شديداً في بناء الأساطيل الحربية وتجهيزها تجهيزاً كاملاً(٢٠). ويؤكد ذلك قول "تارن"أن السفن الحربية العظيمة كانت ظاهرة هيللينستية خالصة (٢٠٠٠ وذلك أيضا ماجعل بريو (Preaux) تصف التنافس في التسليح البحري بين "انتيجونوسوس" (Antigonos) (ملك مقدونيا واليونان) وأسرة البطالة، بأنه كان يشبه التسليح البحري الذي نراه بين الدول الكبرى في عصرنا هذا (٢٠٠٠). ولا أدل علي ذلك من أن بطلميوس فيلادلفوس بلغ من اهتمامه بأسطوله انه ذاع صيته بين ملوك عصره كأكبر "بناء للسفن" بل أنه فاق كل معاصريه من الملوك الهيللينستين في الاهتمام بأسطوله

وفي موقعة "سلاميس" (Salamis) التي دارت رحاها عام ٣٠٦ ق.م بين بطلميوس الأول وشقيقه (منلاوس) حاكم قبرص (Cyprus) مسن ناحيسة وبين انتيجونوس وأبنه ديمتريوس (Demetrius) من ناحية أخرى، والتي انتهت بجزيمسة بطلميوس الأول هزيمة نكراء، وضياع الأسطول البطلمي كله تقريباً (١٧٠). ويخبرنا "ديودوروس" بأن عدد سفن بطلميوس الأول، كان ١٤٠ سفينة (٢٧٠) كما يسذكر "بلوتارخوس" أن بطلميوس كان تحت إمرته هو وأخيه منلاوس ما يربو علي مسائتي سفينة (٧٢٠).

وفي عام ٢٨٣ق.م لعبت الأقدار دوراً هاماً في حياة بطلميوس الأول إذ عادت إليه سيادته البحرية مرة أخرى(٢٤)

أما أسطول ثاني ملوك البطالة بطلميوس الثاني (فيلادلفوس) فقد حدثنا عنسه كل من "اثينايوس" (Athenaeus) (((**)** و"أبيانوس" (Appianus) (((**)** ويسروي) الأول أن عدد السفن البحرية الكبيرة لدي هذا الملك قد بلغ ٣٣٦ سفينة، وأنه كان يمتلك أربعة آلاف سفينة أخرى كانت ترسل إلى الجزر والمدن الخاضعة له في شسرقي البحر المتوسط، كما كانت ترسل إلى الشاطئ الليبي. بينما يحصي لنا "أبيانوس" قطع الأسطول فيقول: "أن فيلادلفوس كان يمتلك ألفين من سفن النقل والسفن الصغيرة، وألفاً وخسمائة سفينة من السفن الحربية الكبيرة، وثماغائة سفينة فخمة بها حجسرات عديدة وقد زينت عند الصدر والعجز بالذهب الخالص، وكانست هدده مخصصة للملوك أنفسهم حين يشتركون في المعارك الحربية ([11])"

ومما سبق يتضح لنا أن مجموع قطع أسطول فيلادلفوس قد بلغ وفقاً لرواية اثينايوس أربعة آلاف وثلاثمائة وست وثلاثون سفينة (٤٣٣٦)، بينما بلغ وفقاً لرواية ابيانوس أربعة آلاف وثلاثمائة سفينة فقط، وواضع أن الرقمين متقاربان، ولكنهما من الضخامة بحيث يصعب تصديقهما (٧٧)

ونستطيع أن نستخلص مما سبق أن أسطول فيلادلفوس كان يتألف علي الأقل من أربعة فنات من السفن وهي:

١- فئة لخوص المعارك (سفن عسكرية/حربية).

٧- فئة لحماية ممتلكات مصر الخارجية (سفن حراسة).

٣- فئة لنقل الجنود والرسائل والمواد الحربية والغذائية (سفن نقل).

٤- فئة لنقل الملك وحرسه وحاشيته (سفن ترفيه/ للفسحة).

ومن الجائز أنه كانت توجد فئة خاصة لتأمين طرق الملاحة أو انه كان يعهد بهذه المهمة إما الفئة الأولى أو الثانية (٧٨).

ولقد كان لدي بطلميوس الرابع "فيلوباتور" (Philopator) (١٩٠- ٥٠ ٢ق. م) سفينة تحتوي علي أربعين صفاً من المجدفين، ويبلغ طولها حوالي ٢٨٠ ذراعاً، وكان تناسب أجزائها مدهشاً، وكانت مزينة بأشكال فخمة في المقدمة ومزخرفة بأكاليل من الزهور. وهذه السفينة كانت تحتوي علي أكثر من ثلاثة آلاف مجدف وعلي حوالي ثلاثة آلاف جندي، غير أن مصر في هذا العهد كانت قد فقدت سيادها البحرية، وعلي ذلك فإن مثل هذه السفينة الجبارة لم تكن إلا مجسود سفينة المبارة الم تكن إلا محسود استعراض صنعها ملك مريض يحب العظمة والفخفخة الجوفاء (٢٩٠).

وهناك العديد من الأدلة الأثرية التي تشهد بعظمة الأسطول البطلمي وتفوقه، من بينها لوحة من القسيفساء (أنظر ملحق رقم ٣٢) عثر عليها في دلتما البيل، محفوظة الآن عتحف الإسكندرية (^^) وقد صورت فيها الإسكندرية باعتبارها سيدة

البحار. فقد رمز إلى الإسكندرية بسيدة على رأسها تاج بحري، وعلى كتفيها عبساءة حربية، وفي يدها البسرى علامة الانتصارات البحرية. ويري "روستوفتزف" أن هذا الأثر يرجع إلى عصر البطالمة الأواخر، وأنه منقول عن قطعة فية أقدم عهداً من هذه الفسيفساء، وأن صاحب هذه القطعة الفنية كان واحداً من فنائي مدينة الإسكندرية، أراد أن يعير من خلالها عن الجد البحري الهائل الذي أحرزه البطالمة (١٨).

وهنا أيضاً لوحة من الفسيفساء (أنظر ملحق رقم ٣٣) عثر عليها في مسترل روماني اكتشف بالقرب من مدينة "لبدة الكسبرى" (Leptis Magna) ويعتقسد "روستوفتزف" أنما تصور "الميناء الملكي"الذي كان يقع داخل الميناء الكبير "المينساء الشرقية اليوم" كما تصور مدخل قصر البطالمة، ويرجع هذا الأثر إلى القسر ن النساني الميلادي، وهو منقول عن غوذج أقدم ربما يرجع إلى أيام البطالمة. وواضع أن الهدف من هذا الأثر هو التعبير عن السيادة البحرية للبطالمة (٢٨).

إنشاء الأسطول:

بعد ما أوردنا عن أساطيل البطالمة وإمبراطوريتهم البحرية، لنا أن نسأل سؤالاً مهما، وهو كيف انشأ البطالمة أساطيلهم؟

بداية يشير "روستوفتزف" إلى أن بطلميوس الأول قد اتخذ من الأسطول الذي تركه الاسكندر الأكبر في مصر بعد فتحها نواة بناء قوته البحرية، ولما كان هاذا الأسطول غير كاف لتحقيق أغراضه، فقد سعي إلى تكوين أسطول أكبر من ذلك وأعظم (AT) لتحقيق ذلك فقد سلك طرقاً أربعة وهي:

أولاً: السفن التي كانت الدولة تبنيها على نفقتها الخاصة:

ومن ميزانية رصدت خصيصاً لهذا الغزض، ((۱۹۵) وإن كان يعوزنا الدليل المادي على ذلك في عهد بطلميوس الأول "سوتير" (Soter) ((۱۹۵) ولكن نستنتج هذا مسن وثيقة برذية تعود إلى أيام الملك فيلادلفوس ((۲۵۹ / ۲۵۰) تجوي أمراً موجهساً

من هذا الملك إلى وزير ماليته "أبوللونيوس" بأن يقطع عدداً كبيراً مسن الأشسجار وذلك لبناء سفن حربية (AT).

وجناء فيها:

"من أبوللونيوس إلى ديمتريوس (Δημητριος)، تحية، أصدر الملك تعليمات بأن الأشجار الحلية المعروفة باسم السنط والصفصاف يجب أن تقطع لتجهيز الأسطول الملكي الكبير".

ثانياً: السفن التي كان يستأجرها الملك:

فقد ورد عن "بوليبيوس" (Polybios) أن الملك البطلمي كسان يسستأجر جانباً من السفن ليخوض بما المعارك البحرية (٢٠٠)، ولم يكن ذلك أمراً غريبا، فقد كان الملك يستأجر الحاربين الذين يتقنون فناً معيناً من فنون الحرب (٨٨) فضسلاً عسن أن استتجار السفن والبحارة من المدن، وأحياناً استتجار وحدات نجرية من القراصسنة، وكان أمراً متعارف عليه بين ملوك العصر الهيللينسني (٨٩).

ثالثاً: السفن التي كان يفرض على الأثرياء من المواطنين إعدادها وتقديمها للملك:

وذلك وفقاً للنظام الذي ابتدعته أثينا (Athena)، وشاع خارجها في كــل عصر واتبعه الاسكندر الأكبر نفسه في بناء أسطوله (٩٠٠). ولدينا بردية (٩١٠) تعــود إلى عصر واتبعه الاسكندر الأكبر نفسه في بناء أسطوله (٩٠٠). ولدينا بردية (٢٥٧ ق.م) خاصة بتطبيق هذا النظام في إحــدى مــدن الإمبراطوريــة البطلمية وهي مدينة "هاليكارناسوس" (Αλικαρνασσος) وهــذه البرديــة عبارة عن خطاب مرسل من "أبوللودوتوس" (Απολλοδοτος) أحد مرؤسسي "أبوللونيوس"، وربما كان أبوللونيوس يشغل منصب "أويكونوموس" البوللونيوس"، وربما كان أبوللونيوس يشغل منصب "أويكونوموس" الخيمل أنه كاريا (Caria) إلى وكيله خارميديس (Χαρμιδει) والذي مــن المختمل أنه كان يقيم في الإسكندرية.

وكان هذا الخطاب يحوي تعليمات مسن أبوللونيسوس إلى شخص يسدعي كسانثيبوس (Ξανθιππος) أمر وكيلسه خارميسديس أن يحملسها إليسه (عسانثيبوس هذا كسان "تريسرارخيس (τριπραρχες) أي قائسد مسفينة "حوبية "فلاثية المجاديف" (τριπραρχει) فضلاً عن كونه رجلاً ثرياً مسن هسؤلاء الذين يقع عليهم عبء تجهيز وإعداد سفن للأسطول البطلمسي. وكانست هدنه التعليمات تتعلق بجمع الأموال اللازمة لإعداد وتجهيز سفينة حربيسة، مسن مدينسة هاليكارناسوس (علم المعانثيبوس نفسه كما يعتقد "فيلكن" (Wilcken) كسان مواطناً من هاليكارناسوس (علم وربحا كان مواطنا سكندرياً كما يرجح "إدجار" ناشر البردية، لكونه كان يقيم في الإسكندرية وبين كونه مواطناً من هاليكارناسوس (علم ويستند وجود كسانثيبوس في الإسكندرية وبين كونه مواطناً من هاليكارناسوس المها. ويستند في هذا إلى أن الضرائب التي تم جمعها في هاليكارناسوس لم تستخدم في مساعدة في هذا إلى أن الضرائب التي تم جمعها في هاليكارناسوس لم تستخدم في مساعدة مواطني الإسكندرية وإعفائهم من الخدمة الإلزامية (۱۸۰).

ولكن "باجنال" (Bagnall) لا يقبل رأي "فيلكن" هذا ويري أن الضراثب التي تم جمعها من مواطني هاليكارناسوس قد عادت في النهاية إلى الخزانة الملكية في إسكندرية (١٩٩٠) وهو بذلك يتفق مع إدجار في أن كسانثيبوس كان مواطناً سكندرياً.

علي كل حال يتضح ثما سبق أن هاليكارناسوس قد وقع عليها عبء إعسداد وتجهيز سفينة حربية للأسطول البطلمي، ويؤكد ذلك قول "فيلكن" بأن هذه المدينة كانت إحدى المدن التابعة للإمبراطورية البطلمية، وألها كانت خاضعة لعسبء السر" Τριηραρχης" أي تجهيز سفن حربية للأسطول الملكي" (۱۰۰۰) إذ أن البطالمة كانوا يعتمدون علي الخدمة الإلزامية في المدن اليونانية والفينيقية داخل إمبراطوريتهم، في إمداد جزء من أسطوهم بالسفن الحربية ولم يقتصر الأمر علي المدن اليونانية فقط، بل والمدن الإقليمية أيضا مثل الإسكندرية و نقراطيس (Naucratis) (۱۰۱۰)

ويؤكد "روستوفتزف" هذا الرأي بقوله:

"وكان النصيب الأكبر من التعهد بأداء هذه الخدمة أي (Τριηραρχης) المتعلقة بالأسطول الملكي من مدن الإمبراطورية؛ المدن اليونانية والفينيقية (١٠٠٠) ولكن لم يكن عبء هذه الخدمة تلقي علي كاهل تلك المدن وحدها فقد شساركتها المسدن الإقليمية مثل الإسكندرية نقراطيس (١٠٠٠) وذلك ما ذكره "باجنال" سابقاً (١٠٠٠) وأكد عليه "فيلكن" أيضا (١٠٠٠).

ولا شك في أن هذا العبء لم يفرض علي المصريين، ليس شفقة بهم وإنما لأنه لم يكن في وسعهم علي الأقل في عهد البطالمة الأوائل، الاضطلاع به بسبب فقرهم وقلة مواردهم مع كثرة الالتزامات الأخرى والتي أرهقهم البطالمة بما (١٠٠١).

رابعاً: السفن التي كان البطالة يستولون عليها من الجزر:

والتي يخضعونما لسلطانهم، فقد ذكر "روستوفتزف" أن البطالمة عندما سيطروا علي عصبة جزر بحر إيجة كان أسطول هذه العصبة يكون جزءاً هاماً مسن أسسطول البطالمة (١٠٧).

كان هذا عن كيفية تكوين البطالة لأساطيلهم، فماذا عن رجال الأسطول؟ لقد كان رجال الأسطول يتألفون من فئين رئيسيتين:

١ - فئة البحارة و المجدفين.

٢- فئة المحاربين (١٠٨).

أما الفئة الأولى: فقد كان المواطنون المصريون يشكلون الغالبية العظمي منها (۱۰۹) بدليل ما جاء في قرار حجر رشيد (Rosetta Stone) الذي صدر في عهد بطلميوس الخامس إبيفانيس (Epiphanes) عام ١٩٦ ق.م بشأن إعفاء مزارعي المعابد وعبيدها من الخدمة في الأسطول (١١٠).

"συλληψιν των εις την ναυτειαν"

ويشير "بيفان" (Bevan) إلى أن كلمة "Vauteia" وربحا تشير إلى نوع من أنواع الحدمة الإلزامية الحاصة بالأسطول (١١١) ويبدو أن البطالة لم يفرضوا هـذه الحدمة التقيلة علي مزارعي المعابد وحدهم، وإنجا علي الفلاحين المصريين عامة. ولما أراد الملك بطلميوس الحامس أن يتقرب من الكهنة المصريين فيسترضيهم، نظراً لظروف التورات القومية واضطراب الأوضاع في وادي النيل، قرر إعفاء مزارعي المعابد من هذه الحدمة (١١٢) ويشير "السعدية" إلى استمرار الثورات الشمية المصرية علي الرغم من كل الإغراءات والإعفاءات الملكية الواردة في هذا القرار، (١١٦) كما يشير إلى إكراه المصريين علي الحدمة البحرية، وذلك عقب نسورهم الأولى ضد بطلميوس الثالث يورجيتيس الأول (Euergetes I) (١١٠) كما أن إحدى برديسات بطلميوس الثالث يورجيتيس الأول (Euergetes I) (١١٠) كما أن إحدى برديسات التيتونيس" التي ترجع إلى منتصف القرن الثالث ق.م تشمير إلى هسروب الحدارين والبحارة المصريين من الحدمة (١١٥) مما يدل علي ألهم كانوا يجبرون على العمسل في الأسطول البطلمي.

كما تشير إحدى البرديات التي تعود إلى العام السابع من حكم بطلميسوس الثالث إلى أن البطالمة كانوا يلجئون إلى تجنيد البحارة والمجدفين من بين المحكوم عليهم بالسجن في جرائم مختلفة لأداء هذه الحدمة (١١٦) حيث جاء في هذه البردية أن طساقم إحدى السفن قد استاءوا من الزامهم بالعمل في أحد المحاجر لفترة أطول من المتفق عليه (١١٧). وكما هو معروف فإن البطالمة كانوا يستخدمون المساجين في العمل في المحاجر والمناجم (١١٨).

أما الفئة الثانية: وهي فئة المحاربين، فمن المحتمل ألها كانت تؤخذ من المواطنين المصريين، وبالتحديد طبقة المحاربين الذين كان يطلق عليهم اسم "مساخيموي" (114) وذلك استناداً إلى ما جاء لدي المؤرخ الإغريقي "باوسانياس" (Pausanias) عسن حرب "خومونيدس" إذ يقول أن أمير البحر البطلمي "باتروكلوبي" (Patroclos)

طلب إلى الإسبرطين مهاجمة أنتيجونوس من الأمام ليقوم هو بمهاجمتهم من الخلسف، لأنه ليس من الإنصاف لرجال أسطوله المصريين منازلة المقدونيين في البر(١٣٠) ولكن "نصحي" لا يقبل رواية "باوسانياس" التي يعزوها إلى بساتروكلوس، وذلسك لعسدة أسباب منها:

- ١- أن البطالة الأوائل لم ينقوا في كفاءة المصريين الحربية ومقدر قم على منازلة المقدونيين، ومن ثم لم يعتمدوا عليهم في تكوين جيوشهم. فكيف إذا يعتمدون عليهم في تكوين قواقم المحاربة البحرية؟
- ٢- إن ما عزاه "باوسانياس" إلى "باتروكلوس" يدل دلالة قاطعة على عسدم ثقة البطالمة وقوادهم في كفاءة المصريين الحربية. فكيف إذا كونوا جنود أسطولهم وهم لا يتقون في كفاءهم الحربية؟
- ٣- إنه حتى في موقعة رفح (عام ٢١٧ ق.م) لم يعتمد بطلميوس الرابسع فيلوباتور على المصريين إلا مضطراً حين كانت المخاطر تحف فحم ولم يكن في وسعه تجنيد عدد كاف من المقدونيين والإغريق، ولم نعسرف أن أحداً من المطالمة الأوائل اضطرته الظروف إلى الاعتماد على المصريين في تكوين القوات البحرية، بل أن بطلميوس المرابع حين اقدم علي الاعتماد علي المصريين وصف القدماء عمله هذا بأنه "بدعة خطيرة" مما يقطع بأن أحداً من أسلافه لم يسبقه إلى ذلك.

لكل ما سبق فإن "نصحي" يستبعد أن يكون البطالمة الأوائل قد اعتمدوا علي المصريين في تكوين جنود الأسطول (١٢١) والرأي المرجع هو أن الغالبية العظمي مسن المجدفين والبحارة في الأسطول كانوا من المزارعين والبعبال، أما المحاربون فيكانست غالبيتهم العظمي من المقدونيين والإغريق ومن هم علي شاكلتهم (١٣٢) ويؤيسد هسذا الرأي ما جاء عند المؤرخ ديودروس الصقلي، بأن بطلميوس الأول بعد أن انتصسر

علي عدوه اللدود انتيجونوس في معركة غزا عام ٣١٢ والتي كان يقود قوات انتيجونوس فيها أبنه ديميتريوس، ضم أسري الحرب المسدين وقعوا في قبضته إلى وحدات بالأسطول(١٣٢) كما تشير إلى ذلك أيضا بردية تعود إلى العام ١٥٩ ق.م توضح لنا أن رجالاً من الجزر اليونانية عملوا كمحاربين في الأسطول(١٢٤).

ولقد وزع البطالمة أسطولهم البحري في شكل وحدات على موانيهم الهامسة مثل الإسكندرية وقبرص وسلاميس وثيرا وربما قورينة ، حين كانت جزيرتا ساموس ،وكوس (Cos) في حوزة البطالمة، كان جزء من الأسطول البطلمي يرابط بها(١٢٥) فضلاً عن وجود أسطولاً بحرياً مرابط علي البحر الأحر لحمايته من القراصنة (١٢٦) وربما أبقت أيضاً عل أسطول صغير من الزوارق يجوب البحر ألإيجي كقوات مسن المشرطة (١٢٧) وكانت كل وحدة من هذه الوحدات بكل ميناء من المدواني تشمل المشرطة (١٢٧) وكان على رأس كل وحددة قائد عسام بحمسل لقسب عناوار خوس (Ναυαρχος)، ولكن من المحتمل أن نفس اللقب كان يحمله قواد وحدات الأسطول (Ναυαρχος).

وفي القرن الثاني ق.م قام حاكم قبرص بضم "الناوارخوس" تحت قيادته والمحالة وكان يعمل تحت قيادة "الناوارخوس" أمراء السفن التي تضمها الوحدة، وسمي كل منهم "تريراخوس" (Τριπραρχος) (۱۳۰)، ويري "باجنال" أن هذه المهمة كان يتم الترشيح لها كخدمة إلزامية تزود بها السفن من المدن اليونانية خارج وداخل مصر (۱۳۱) وهذا ربما يرجح الرأي القائل بأن المهام المتواضعة في أسطول كان يقوم بها المصريون، أما المهام الرفيعة فكان البطالمة يعتمدون فيها علي مواطنو المدن الإغريقية مواء خارج مصر أو داخلها.

ومن غير المستبعد أن "التريرارخوس" كان له مساعد يسمي "«هيبوتريرارخوس" (Υποτριηραρχος) فقى بردية "زينون" سابقة الذكر

نعلم أن المدعو كسسانيبوس كسان "تريرارخوس" للسفينة المرابطة في هاليكارناسوس (١٣٣) وأيضاً في بردية "بيتري" سابقة الذكر أيضاً، نجد أن مرسسل الخطاب يعزو تحمل أفراد طاقم السفينة الذين يعملون في المنجم، للعمل لفترة أطول من المتفق عليها، رغم استيائهم من هذا إلا أن قائسد سفينتهم الحربية، الست "Τριηραρχηει"، غير موجود (١٣٤) كما أن هناك بردية أخرى تعود إلى فتسرة حكم بطلميوس النالث (٣٩- ٢٤٠ ق.م) ثبت فيها أن مساعد قائسد السفينة" (Υποτριηραρχος) " "حورس" أعطى بعض الغنائم المستحقة (Δεια) لامرأة مات زوجها في الخدمة العسكرية (١٣٥٠) وبردية أخرى من "تبتونيس" جاء في حسساب صاحب مصرف خاص بالمعاملات اليومية انه سجل علي حساب شخص يسدعي صاحب مصرف خاص بالمعاملات اليومية انه سجل علي حساب شخص يسدعي "سيماريستوس" (Simaristos) كمديونية، وهذا الشخص يعمل كقائد لسفينة حربية "Τριηραρχει").

السفسن التجاريسة

أولاً: في عصر البطالمة:

اهتم البطالمة اهتماماً شديداً بتجارة مصر الخارجية، فبذلوا قصارى جهدهم لتنميتها وتنشطيها؛ ذلك لأن التجارة الخارجية كانت تمثل مورداً من أهم مسواردهم المالية (۱۳۷) وكانت قوة البطالمة سواء في مصر أو خارجها تعتمد بشكل كسبير علسي رخائها الاقتصادي، وهذا الرخاء هو الذي أعالهم علي بناء قوقم العسكرية في السبر والبحر (۱۳۸).

ولقد امتدت علاقات مصر التجارية – خارج نطاق إمبراطوريتها إلى نواحي ثلاث:

- ١- ناحية بحر إ يجة والبحر الأسود.
- ٢- ناحية الغرب والشمال الغربي.
 - ٣- ناحية الجنوب والشرق (١٣٩).

أولاً: ناحية بحر إيجة والبحر الأسود:

لقد كانت الصلات التجارية بين مصر والإغريق قائمة منذ زمن بعيد، وذلك حين سمح لهم الملوك الفراعنة في القرن السابع ق.م بالإقامة على أحد مصبات البيال الشرقية.

وكذلك حين جمع الملك أحمس الثاني في القرن السادس ق.م الجالية الإغريقية كلها في "نقراطيس" في غرب الدلتا (١٤٠) وهي مدينة زارها الإغريق بلا شك مسن قبل، ولكن ازدهارها يرجع إلى هذا التاريخ، وكانت نقراطيس مؤسسة تجارية طالماقصدها الأجانب على الرغم من أن عصرها الزاهر كان على الأرجح في القسرن المسادس ق.م إلا ألها احتفظت بكيالها طوال العهد القارسي، ولم يندثر إلا في القسرن الثائث ق.م (١٤١) وذلك حين فقدت أهميتها أمام الإسكندرية المستى خلفتها في العظمة (١٤٠) وذلك عين فقدت أهميتها أحام الإسكندرية المرب الأهمية التجارية التي كانت تتمتع بما نقراطيس (٢٤٠) وكانت الإسكندرية المطربيق لنقسل التجارية التي كانت تتمتع بما نقراطيس (٢٤٠) وكانت الإسكندرية المطربيق لنقسل منتجات مصر بل ومنتجات أفريقيا وبلاد العرب إلى البحر المتوسط (١٤٤) فقد نجم منتجات مصر بل ومنتجات أفريقيا وبلاد العرب إلى البحر المتوسط (١٤٤) فقد نجم البطالمة في جعل عاصمتهم الإسكندرية أهم مدينة تجارية في عالم ما بعد الإسكندر الأكبر بأسره فكان التجار يفدون إلى هذا الميناء المزدهر في جماعات كبيرة حيث الأكبر بأسره فكان التجار الأجانب (١٤٠).

ولاشك في أن تأسيس مدينة الإسكندرية قد أحدث ثورة في مسار التجارة البحرية، فقد أصبحت هذه المدينة الجديدة، المقر الرئيسي لتجارة الهند في عصر "فيلادلفوس" وصارت في ذلك الوقت من أغني دول العالم، فكانت هي التي تمون كل موانئ البحر المتوسط، إذ كانت الميونان وروما، وآسيا وأفريقيا يسأتون إلى أسبواق الإسكندرية للحصول علي تموينهم (181) وكانت الحيوب أهم سلعة صدرةا مصر إلى هذه الأسواق، ولكنها لم تكن السلعة الوحيدة، فقد صدرت مصر سلعاً أخرى بعضها

علياً وبعضها الآخر يأتيها من الجنوب والشرق لتعيد هذه تصيديره (١٤٧٠). كذلك كانت مصر تستورد من هذه السوق سلعاً شيء كالنبيذ وزيت الزيتون والصوف والعسل والسمك والمجفف والفاكهة والجبن والمرمر والحديد والقطران (١٤٨).

وفي شرق البحر المتوسط، كانت رودس (Rhodes) تجتفظ مع الإسكندرية منذ تأسيسها زمن الاسكندر، بروابط قوية من الصداقة والجهالح التجارية المبادلسة، وذلك حين اتخذ "كليومينيس" (Kleomenes) له مكاتب ومخازن في رودس، كان فا دور فعال في إدارة شبكته التجارية. واستمرت هذه العلاقات قوية طيلة القسرن الثالث ق.م (164).

وكذلك كانت هناك علاقات تجارية بين مصر و ديلوس (Delos) وذلك منذ القرن الثاني ق.م حين ظهرت روما فجأة على ألها القوة المسيطرة في حوض البحسر المتوسط، وانتهجت سياسة التوسع والسيطرة في الشرق وتطبيقاً لهده السياسة الجديدة، لم تعد روما تتحمل استمرار وجود رودس مزدهرة ومستقلة، وفي نفسس الموقت لم ترغب في اللجوء إلى استخدام القوة ضد جزيرة قوية ناتية ولكنها حققت هدفها عن طريق الضغط على الدول الأخرى لتوقف تعاملاقا التجارية مسع رودس وتنقلها إلى ديلوس، وكانت الإسكندرية من المراكز التجارية الهامة الستى تعرضت للضغط من جانب روما، واستجابت له، فيقلت متاجرها ومخازها مسن رودس إلى ديلوس (۱۵۰ ولدينا من الأدلة ما يشير إلى المعلاقات التجارية بين الإسكندرية و ديلوس ديلوس (۱۵۰ ولدينا من الأدلة ما يشير إلى المعلقات التجارية بين الإسكندرية و ديلوس الموظفين في هيئة وصفت بألها جمية الكبار (Koinon Presbuteron)، وأيضاً الموظفين في هيئة وصفت بألها جمعية نجهل المدف من دفع هذا المال، إلا إننا لا نستبعد أن المحامية كانت لملاك السفن أو للتجار السكندرين (۱۵۰).

ثانياً: ناحية الغرب والشمال الغربي:

كانت مصر البطلمية، هي الدولة الهيلينستية الوحيدة التي أنشأت علاقات رسمية مع روما الناهضة، والتي ظهرت كقوة مؤثرة في حوض البحر المتوسط، وعقدت معها معاهدة عام ٢٧٣ ق.م علي اثر مفارات وبعثات من الجانبين. ويبدو أن أحد أهداف هذه السفارات كان يرمي إلى تنمية العلاقات التجارية بين البلدين (١٥٢).

كذلك أنشأ فيلادلفوس علاقات ودية مع سراقوسة أدت إلى قيام علاقات اقتصادية بنيهما(١٥٢).

فضلاً على العلاقات الوطيدة بني مصر و قرطاجنة قبل الحرب البونيسة الأولى وبعدها على السواء (١٠٤٠).

ثالثاً: ناحية الجنوب والشرق:

لقد بذل البطالمة جهوداً كبيرة لتنمية التجارة مع الشرق وكان البحر الأهمسر قد طهر من القرصنة وأنشئت المعاقل التجارية على ساحلية، ونقل البطالمة المروائح المعطرية والتوابل من بلاد العرب إلى الإسكندرية (١٥٥٠).

وكانت تجارة الشرق تسلك ثلاث طرق رئيسية في سبيلها إلى البحر المتوسط. ١ - طريق الشمال:

وكان يتجه من أواسط آسيا إلى بحر قسزوين والبحسر الأسسود والبسسفور والدردنيل.

٧- طريق الوسط:

وكان أهمها جميعاً خلال القرن الثالث ق.م، ويمتد من الهند إلى سليوكيا ومنها إلى دمشق وصور أو إلى إنطاكية(١٥٦).

٣- طريق الجنوب:

وكان يأتي من الهند عن طريق البحر إلى المواني التي تقع في جنوب أو جنوب شرق بلاد العرب، حيث كانت السفن الهندية تفرغ حمولتها هناك، وذلك لأن هنذا الطريق كان يقع تحت سيطرة العرب، ولم يكن العرب يسمحون للأسطول الهندي بدخول باب المندب (١٥٧).

وكانت هذه التجارة تأخذ طريقها إلى الشمال عن طريقين:

الطريق الأول: هو الطريق البحري بمحاذاة الشاطئ الأفريقي أو بمحاذاة شاطئ بلاد العرب، حتى أقصى الشمال في البحر الأحمر (١٥٨).

والطريق الثاني: وهو الطريق البري القديم، والذي كان يعرف "بطريق البخور" وكان يمر بسبأ ومعين ويثرب (المدينة حالياً) والعلا = (Dedam) وأيلة (العقبة) ثم إلى البتراء (١٥٩).

ثانياً: في عصر الرومان:

لقد نشأت تجارة ضخمة في العصر الروماني استجابة لحاجيات التجارة العالمية انذاك، وهي تجارة لم يعرف غا مثيل من قبل، وما مسن شك في أن الإمبراطورية الرومانية التي وحدت العالم القديم ويسرت الانتقال من إقليم إلى إقليم كانست مسن أكبر أسباب ازدهار التجارة العالمية (١٦٠) هذا إلى جانب استفادة التجار من سياسة الاقتصاد الحر وتشجيع الاستثمار الفردي التي سار عليها الرومان للذلك فقد ازدهرت في الإمبراطورية الرومانية واستفادت مصر من نحوها وساعد على ذلك موقع مصر المتوسط في دائرة الإمبراطورية الرومانية إلى جانب وجود عدد كبير مسن الموانئ الصالحة للملاحة على كل من البحرين المتوسط والأحر (١٦١) فضلاً عن أن موقع البحر المتوسط نفسه في قلب العالم المتحضر، أدى إلى اتساع وتنوع التجسارة موقع البحر المتوسط نفسه في قلب العالم المتحضر، أدى إلى اتساع وتنوع التجسارة عبر البحار بالنسبة للعالم اليوناني – الروماني، وكانت السفن تبحر عبر البحر المتوسط

من ميناء إلى آخر محملة بكُل شي، من الجواهر إلى السجاد ومن القماش الحريري إلى كمينات طنخته فن الجوهر (177) لذا فقد أصبحت الإسكندرية أكبر مركز تجساري في العالم بأعوه (177) وقد التنفاذات مصر منسن التجسارة وخصوصساً مسن التجسارة الشرقية (176).

ويفتور لنا الجغرافي "سترابون" مدي ازدهار التجارة الشرقية بقوله كما أشرنا في مغوضة سابق"إن السفن التي كانت تسير في البحر الأحر والتي لم تتعبد الحليج الفازسي لم تكن تويد على عشرين سفيتة أما الآن فإن الأساطيل الكبيرة تسير إلى الفند والي اقصى حدود أفيوبيا، وتعود منها محملة إلى مصر بأغلى البضائع ثم تسوزع منها إلى سائر البلاد ((17) ولا أهل علي ازدهار خجم تجارة الهند الشرقية من قسول سعرابون أيضاً "بأن تجار الإسكندرية كانت لديهم مائة وعشرون سيفيتة تعمسل في تجازة الهند الشرقية "بأن تجار الإسكندرية كانت لديهم مائة وعشرون سيفيتة تعمسل في أضغاف عن في قبل ولم تقتضر الزيادة على عدد السفن قد زاد سستة أضغاف عن في قبل ولم تقتضر الزيادة على عدد السفن فحسب بل أن حجم السفن نفسها زاد كثيراً وأصبحت العنفن المستخدمة في البخار الشرقية ذات أحجام اكبر وقادة أغلى (۱۳۶).

وُهِنَ الْأُسْبَاتِ الْتِي أَدُكَ إِلَى زيادة حجم التجارة الشرقية بل والجنوبية أيضاً.

أولاً: اكتشاف الرياج المواقية في المخيط الهندي حوالي القرن الأول ق.م -كما ذكرنا

نتابقاً- فلقد أعان هذا الاكتشاف بحارة الإسكندية أن يتخدوا طريقاً

فيافتواً عبر المحيظ بين محزج البحر الأخر الجنوبي ومصب غر السند و ملبار

المحافق عبد المحيط عن السير بسفتهم بحداء الساحل (١٦٨) وبشكل عام فقد أدى هذا الانتخشاف إلى سرعة النفر بحيث اصبح ممكناً إتمام الرحلة بسين مختر والهند فغاباً وإياباً في العام نفسه، وهو ما لم يكن ممكناً من قبل (١٦٩).

ثانياً: اهتمام بعض الأباطرة الرومان بقدة التجارة، بل لقد كان لأخسطس ما يمكن أن نسبيه بسياسة البحر الأخر. وتتلخص في تأمين المزاني المصرية الواقعة عليه، ولذلك وضع ميناء بيرينيكي (Berenice) (الحراس) تحت إمرة قائد يحمل لقب قائد بيرينيكي (Praefectus Berenices) أو قائد جبل بيرينيكي لقب قائد بيرينيكي (Praefectus Montis) وكان يتولي إدارة المنطقة والإشراف على مناجها ومحاجرها بمساعدة مشرف (Procurator) إلى جانسب قيادة الحاميات التي وضعت لحراسة هذه المناجم وتأمين المطرق الصحراوية بسين الخيل والبحر الأحمر وما فيها من آبار وصهاريج (۱۷۰) فضلاً عن الحملة التي أرسلها إلى اليمن سابقة الذكر بقيادة أيليوس جاللوس.

وكانت السفن التجارية تسير عادة في حراسة سفن مسلحة تسسليحاً جيسداً للدفع خطر القراصنة عنها (١٧١) ومنها الأسطول الذي وضعه تراجسان (Trajan) (١٧٠ – ٩٨) (١٧٠) وكان هناك ثلاث موانئ رئيسية تبدأ منها السفن رحلسها البحرية ومنها:

١- ميناء "أرسينوي" على رأس خليج السويس.

٣- ميناء "ميوس هورموس" في منتصف الطريق.

٣- ميناء بيرينيكي في أقصى الجنوب.

وكان كل من أرسينوي و بيرينيكي بمما رياح شديدة، ومياههما ضحلة مما كان يسبب قلقاً شديداً للسفن. لذلك فقد أصبحت ميوس هورموس تدريخياً المنساء الرئيسي (١٧٣).

ويمكننا القول أن التجارة الشرقية ازدهرت ازدهاراً كبيراً خلال القول الأول الميلادي، ودليلنا على ذلك شكوى بليني (Pliny) من أن هذه التجارة (الشننوائية) استرفت أموال الإمبراطورية الرومانية(١٧٤).

واصلت التجارة الشرقية غوها وازدهارها في القرن الثاني الميلادي، ومساعد على ذلك شق الطريق البري الهام الذي ربط بين أيلة على رأس خليج العقبة وبسين دمشق ماراً بالبتراء وبصري (١٧٥) فضلاً عن اهتمام الإمبراطور "تراجسان" بتنظيف وإنعاش القناة التي تربط بين النيل والبحر الأحمر والتي سميت فيما بعد باسم "فسر تراجان" (Trajan's River)، ولقد حملت هذه القناة الكم الأكبر مسن الحركة التجارية إلى إسكندرية (١٧٠١) وكانت غر من أقصى شرق فرع النيل عبر السبحيرات المرة إلى أرسينوي على البحر الأحمر (١٧٠١) وكانت قادرة على أن تستوعب أضخم السفن التجارية (١٧٠٠) وكذلك شق "تراجان" خليجاً بدأ من مدينة منف (البدرشين حالياً) ماراً بمدينة "بوباسطيس" (Bubastis) وفاقوز (فاقوس) كانت السفن تسير فف حتى بحيرة المترلة ومنها إلى بلوزيوم (بورسعيد) ومنها إلى البحسر المتوسسط (١٧٠١) فضلاً عن الطريق الشرقي الذي كان يخرج من منف إلى القلزم ومنسها إلى البحسر المتوسطاً المحسر المتوسطاً عن الطريق الشرقي الذي كان يخرج من منف إلى القلزم ومنسها إلى البحسر المتوسطاً المحسر المتوسطاً عن الطريق الشرقي الذي كان يخرج من منف إلى القلزم ومنسها إلى البحسر المتوسطاً الى البحسر المتوسطاً عن الطريق الشرقي الذي كان يخرج من منف إلى القلزم ومنسها إلى البحسر المتوسطاً الى البحسر المتوسطاً الى البحسر المتوسطاً الى المحسر المتوسطاً الى المحسر المتوسطاً الى المحسر المتوسطاً المناس المناس

ويبدو أن التجار الرومان كانوا أهم التجار الذين شاركوا في التجارة الشرقية. فقد كان هناك شركات نقل تقوم بنقل السلع من قفط إلى موانئ البحر الأحمر ومسن هذه الموانئ تسلم إلى شركات التصدير، والتي كان يمتلك أغلبها مواطنون رومسان، ولم يكن أغلب هؤلاء التجار يقيمون في موانئ البحر الأحمر وإنما كسانوا يعهسدون بإدارة أعمالهم إلى وكلاء تجاريين (١٨١) وكانت البضائع المشحونة إلى مسوانئ البحسر الأحمر تتضمن، القمح، والشعير، والأدوية، والنبيذ، واليانسون، والحشب، والجلود، والقنب، وغيرها من السلع (١٨٠٠) ويبدو أن التجار الرومان كانوا يجنون ثروات طائلة من وراء اشتغالهم بهذه التجارة، ويؤكد ذلك قول بليني:

"بأن السلع الشرقية كانت لا تصل إلى روما إلا بعد أن يتضاعف ثمنها مائسة مرة، وأن الهند كانت تأخذ كل عام ما لا يقسل عسن ٥٠ مليون سيستركيس (Sesterces) في مقابل بضائع تباع لنا بأغان تبلغ مائة ضعف ثمنها الأصلي"(١٨٣). الأنونا (Annona)

لقد كانت مصر أغني ولايات الإمبراطورية الرومانيسة وأهمها استراتيجيا وتجارياً، فقد كانت هي وولاية إفريقية تحد الإمبراطورية بحوالي خسة ملايين مكيال روماني من القمح وهو ما يعادل ثلث الكمية التي يستهلكها الشعب الروماني سنوياً (١٨٤) ولقد اهتم الأباطرة الرومان اهتماماً شديداً بعملية نقل الأنونا وخاصــة الأنونا العسكرية (Cara Annona). وكانت الأنونا ترسل من مصر صيفاً وشتاءاً، ولما كان الإبحار شتاءاً فيه مخاطر كبيرة ،فقد أجزل الأباطرة الرومان العطاء لقباطنــة السفن، وذلك لحثهم وتشجيعهم على الإبحار شتاءًا، وبالطبع لم يكن الإبحار شــتاءً مستحيلاً بشكل مطلق ولكن التاجر العادي كان يخشى الجازفة بالقاء نفسه في أحضان المياه العاصفة (١٨٥) وكان أمل روما في الاعتماد على القمع المصري كسبيراً، فقد ذكر أوريليوس فيكتور (Aurelius Victor) المؤرخ الذي كان يشغل وظيفة حاكم بانونيا (Banonnia) عام ٣٦٠م والذي كتب تساريخ الإمبراطوريـــة مـــن أغسطس حتى قسطنطين الشابي (Costantinus II) (٣٦٠ - ٣٥٣) "إن رومها كانت تحصل من مصر في بداية عصر أغسطس على ما يعادل مليون إردب قميح بالمعيار المصري سنوياً " بل إن اعتماد الرومان على القمح بدأ منذ أيام البطالمة، وقسد أدى تدفق القمح المصري الجيد والرخيص إلى كساد زراعة القمح في إيطاليا حيث لجأ الفلاحون الإيطاليون إلى استبدال مزارع القمح بمزارع الكروم^(١٨٦) وهذا كتب المؤرخ" تاكيتوس" (Tacitus) بأسلوب ساخر عن انتهاء عصر اعتماد روما على ما روما لم يصبها الجدب، لكننا نفضل استغلال أفريقيا ومصر، لقد أصببحث حياة الشعب الروماني رهناً بالسفن ((١٨٧).

أنسواع السفن:

في عصر البطالمة تتوعت طرز السفن في أسطول البطالمة الحربي والتجاري، ولا شك أن هذه الطرز كانت معروفة في العالم الهيللينستي كله، وكانت لها أشباه ونظائر في أساطيل معاصريهم ملوك الدولة الهيللينستية الأخرى(١٨٨).

أولاً: سفن القتال:

كانت سفن القتال مختلفة الأنواع والأحجام أهمها:

- اباریدیس" (Barides) ویبدو أن هذا الطراز قد استخدم منذ القرن
 اخامس ق.م.
- ۲- "الموبارونيس" (Myoparones) وهذا النوع من السفن استخدمه كل الملوك في المصر الهيللينستي في البحر المتوسط خلال القرن الأول ق.م، وشاع استخدامه أيضا بين القراصنة، وهو اكثر اتساعاً من سفن القتال الأخرى.
- "بريستيس" (Pristes) وشاع هذا النوع عند الإغريق في القرن الأول ق.م ونقله عنهم الملوك الهيللنستيون والاسم يعني "سمكة القرش ذات السيف" (١٨٩).
- ٤- "لبوس" (Lembos) وهو نوع صغير من سفن القتال وهو أشبه بالمراكب المقاتلة، وعرف أول ما عرف في "الليريا" ببلاد الإغريق في القرن الثالث ق.م وكان يستخدم أساساً للهجمات السريعة الخاطفة، كما استخدم في أعمال القرصنة.

- "لينينكولوس" (Leninkulos) وهو نوع آخر من سفن القتال
 الصغيرة، شاع استعماله أواخر العصر البطلمي، قد أطلق هذا الاسم من
 باب التعميم على كل سفن الحرب الصغيرة.
- ٦- "كامارا" (Camara) وهو نوع خفيف من سفن القتال شاع استعماله
 في البحر الأسود بصفة خاصة خلال القرن الأول ق.م.
- ٧- "أكاتوس" (Akatos) وقد عرفت هذا النوع جميع الأساطيل القديمة في العصر الموماني، ويبدو أن كلمسة "أكساتوس" كانت تطلق على القوارب ذات الحجم الصغير بصفة عامة.
- "كيلوكيس" (Keloces) وهي من ذلك النوع من السفن الصحيرة السريعة، وكانت تسمي خفتها وسرعتها الفائقة "خيل السباق" وكانت مهمتها الرئيسية هي نقل التقارير و الأوامر علي وجه السرعة إلى حيث ينبغي لها أن تنقل، كما كانت تستخدم لنقل ضباط الرتب المختلفة من مكان إلى مكان. فضلاً عن استخدام هذا النوع في العصور القديمة فقد ظلت مستعملة في العصر الهيلينستي والرومان (١٩٠٠).

ثانياً: السفن التجارية:

ولقد كان هناك العديد من السفن التجارية المختلفة الأشكال والأحجام ومنها:-

1- "الكركوروس" (κερκουροs) وكانت تستخدم في القتال وفي الأساطيل التجارية معاً، وقد شاع استعماله في البحر المتوسط ابتداءً من أوائل القرن الخامس ق.م إلى منتصف القرن الأول ق.م. غير أن سفن القتال من هذا النوع كانت اصغر حجماً من السفن التجارية (١٩١٠).

ولكن يبدو أن هذا النوع من السفن كان استخدامه للأغراض التجارية أكثر منه في الأغراض القتائية، بل يبدو ألها استخدمت بشكل رئيسي علي نطاق واسع في النقل النهري أكثر منه في النقل البحري؛ وذلك لأن العديد من البرديات ذكرت هذا النوع من السفن علي أنه كان يستخدم في النقل النهري، منها بردية "مؤن" (Moen) التي تعود إلى العام ١٦٠ ق.م والتي جاء فهيا أن شخصاً يدعي هيراكليتوس (Ηρακλειτος) كان يملك مركباً من هذا النوع (١٩٢٠).

هناك العديد من المراكب المختلفة كانت تبحر عبر فهر النيسل وأن مراكب "الكوكوروس" كانست أكبرهم، وأفحا استخدمت لنقسل الغسلال إلى الإسكندوية (١٩٣٠).

- "كوربيتا" (Corbita) ويتميز هذا النوع من السفن بكبر حجمه وكانت قبوب البحر المتوسط خلال القرنين الثاني والأول ق.م. (194) وكانست ذات شراع واحد، وتسير ببطء شديد حتى أن "بلاوتوس" (Plautus) يصف زوجين من السلاحف بأغما يسيران أبطأ من سفن "الكوربيت!" يصف زوجين من السلاحف بأغما يسيران أبطأ من سفن "الكوربيت!" (tardiores quam corbitae sunt in tranquillo mari" (199)
- "كوبايا" (Kybaea) هذا النوع من السفن شاع استعماله خلال القرن
 الأول ق.م (١٩٦١).
- اجاولوس" (Gaulos)وهذا النوع استخدمه الفينيقيــون في رحلاقــم التجارية ابتداءاً من القرن السادس إلى أواخر القرن الثالــث ق.م (۱۹۷)
 ولا يستبعد أن يكون الطالمة قد قلدوهم في هذا الميدان (۱۹۸).

و-"ثالاميجوس" (Thalamegos) هو نوع بناه البطالمة من الاستعراض والأبحة والعظمة و يظهروا ثرائهم العسريض، ولقد استخدموها في رحلاهم على صفحة النيل وهم يتنقلون بين الأقاليم، ومن هذا النسوع سفينة "كليوباترا" الخاصة والموشاه بالندهب الحالص، مسفينة فيلادلفوم (١٩٩٠)، وقد حدثنا "سترابون" عن هذا النوع من السفن قائلاً "بأها مراكب ذات غرف يبحر عليها الحكام صاعدين إلى مصر العليا" (٢٠٠٠).

ولقد كان هناك أنواع من السفن، وخاصة الحربية منها يرمز إليها باليونانية بكلمات حركية لرقم متبوع بالنهاية (ηρης) (۲۰۱ فمثلاً كان هناك أنسواع مسن السفن تحمل الرقم (۵) أو (٦) أو (٧) و أول ذكر للسفن التي تحمل السرقم (٧) كان في أسطول "ديميتريوس" الذي كان يتولي قيادته هو ووالده "أنتيجونوس" في معركة "سلاميس" عام ٢٠٠٣ ق.م والتي انتصر فيها علي "بطلميوس الأول" (٢٠٢٠) فقد ذكر "ديودروس" أن أسطول "ديميتريوس" كان به عشرة سسفن ذات المستة مجاديف، وسبعة بسبعة مجاديف.

. "επτηρεις επτα φοινικων ..εξηρεις δικα

بينما سفن أسطول خصمه بطلميوس الأول لم يكن به أنواع من السفن أكبر من ذات الحمسة مجاديف (٢٠٤) وذلك طبقاً لما ورد عند "ديودوروس" أيضا "بأن سفن بطليموس الأول كأن أكبرها حجما ذات الخمسة وأصغرها من ذات الأربعة (٢٠٥).

"ην η μεγιστη πεντηρης, η δ ελαχιστη τετρηρης" ومن خلال قول "ديودروس" هذا يتضح لنا شئ هام وهو أن رقسم السفينة كان يدل علي حجمها وإمكانياها فمثلاً السفينة التي تحمل الرقم "٤" ذات حجسم أصغر وإمكانيات أقل بينما السفينة الستي تحمسل السرقم "٥" تفوقها في الحجسم والإمكانيات وكلما زاد الرقم كان هذا يعسني زيسادة في الحجسم والإمكانيات،

والسرعة، حيث قوة وحرية حركة بقدر عدد المجاديف عليها، وكثرة البحارة العاملين فيها.

ويؤكد "كاسون" ذلك بقوئه أن الانتقال من استخدام السفن التي تحمل الرقم "\$" للسفن التي تحمل الرقم "\$" للسفن التي تحمل الرقم "٦" ربحا استغرق نصف قرن وربحا أكثر من ربع قرن للانتقال من استخدام السفن "٦" للسفن "٧"(٢٠٦) وكذلك قول "ديودوروس" بأن أكبر أنواع السفن في أسطول "ديميتريوس" كان السفن التي تحمل الرقم "٧"(٢٠٧).

"τουτων δ ησαν αι μεγισται μιν επτηρεις"

ويذكر "ديودروس" انه كان لديه في مخازنه ٣١٥ سفينة من بينها ثلاث سفن تحمل الرقم "٩١" فضلاً عن السفن التي تحمل السرقم "٤" وعددها عشرة بالإضافة إلى ثلاثة سفن من أنواع مختلفة.

"τετρηρεις μιν εννενηκοντα, πεντηρεις δε δεκα , εννηρεις δε τρεις, δεκηρεις δε δεκα, αφρακτοι δε τρια" $^{(208)}$

ولكن أين كانت تلك السفن التي تحمل الرقم "٩" وكذلك التي تحمل الرقم ١٠ وهي كما قلنا تحمل أرقام تدل علي ألها أكثر تطوراً وأكبر حجماً من السفن التي تحمل أرقاماً اقل في معركة "سلاميس" والتي كانت اكبر سفن ديميريوس بها تحمل الرقم "٧" (٢٠٩)

يري "تارن" أن ديميتريوس لأسباب ما لم يأخذ تلك السفن إلى ساحة المعركة، من الممكن؛ لأن بطلميوس الأول لم يكن لديه سفن يزيد حجمها عن السفن السي تحمل الرقم "٥" أو أن ديميتريوس شعر بأن السفن التي تحمل الرقم " ٦" والرقم "٧" التي لديه قد تفي بالغرض، كما أنه فضل أن يكثف من قوته علي تلك السفن بسدلاً

من أن يوزعها على وحدات من السفن العسكرية الضخمة لما يضعف مسن قوتسه البشرية (٢١٠).

ووصل حجم هذا النوع من السفن في عهد بطلميوس الثاني إلى نوع يحمل الرقم " ٣٠ " والرقم " ٣٠ " ويدل ذلك النقش يرجع إلى عهد ذلك الملك جاء فيه: --

"الملك بطلميوس من أجل بيرجــوتيليس" (Pyrgoteles) بــن "زيــوس" "Zeos" باني الـــ"الثلاثين" و"العشرين" (٢١١) كما وصلت في عهد بطليموس الرابع إلى النوع الذي يحمل الرقم " • ٤ "(٢١٢). كما كان هناك أنواع من السفن تحمل أسماء السلع والمواد الأخرى التي تقوم بنقلها مثل:

- (ολκαδες σιταγωγοι) (Grain-Carries) (ολκαδες σιναγωγους) (Wine-Carries).
- ۳- ناقلات الأحجار (Stone-Carries) (λιθηγοι). " أي حساملات البهائم (الثيران)، " عشرين". (*)
 - وهناك أيضاً سفن تحمل اسم السلعة التي تنقلها وكذلك تحمل رقماً مثل:-(۲۱۲) Βουφορτων εικοσορων

٢- عصر الرومان:

لقد اشتمل أسطول الإمبراطورية الرومانية على العديد مدن السفن ذات الأنواع والأحجام المختلفة ومن تلك الأنواع:

1- السفينة التي وصفها "لوشيان" (" (Lucian) بأن طولها بلسغ (١٢٠) مائة وعشرون ذراعاً، وعرضها أكثر من ثلاثين ذراعاً ويبلغ ارتفاعها حوالي تسعة وعشرون ذراعاً (٢١٤). وكان هذا النوع من السفن يستخدم في نقل الغلال من الإسكندرية إلى روما (٢١٥) وهذا النوع من السفن كان يتسع لحمولة ١٢٠٠ - ١٣٠٠ طن (٢١٦).

٢- السفينة التي وصفها بليني. والتي استخدمت في نقل مسلة الفاتيكان
 وقاعدمًا إلى روما (٢١٧) وذلك وفقاً لما جاء عنه:-

" وخصوصاً خشب التنوب" الرائع الذي شوهد في السفينة التي أحضرت من مصر، بناءً على أوامر الإمبراطور جايوس (Gaius) المسلة القائمة في مدرج الفاتيكان الروماني (ميدان الفاتيكان) وأربعة أعمدة من نفسس الحجر لتستخدم كقاعدة لها." (۲۱۸)

ويبدو أن هذه السفينة قد شيدت خصيصاً لتقل المسلة التي يبلغ وزها ٣٢٣ طن وقاعدها ١٧٤ طن (٢١٩).

ويصف "بليني" هذه السفينة بقوله:-

" من المؤكد أنه ليس هناك شئ أكثر روعة من هذه السفينة قدد شرهد في البحرمن قبل" (٣٢٠).

السفينة التجارية العملاقة "سيراكوزيا" أو (Syracusia). التي بناهــــا
 "هيرو الثاني" (Hiero II) لتستخدم كحاملة (ناقلة) حبوب(٢٢١).

ولقد أعطانا "أثينايوس" (Athenaeus) تقريراً مفصلاً عنها. وذكر لنا قائمة حولتها التي خلتها في رحلتها الأولى وهي كالتاني (٣٢٣):-

۰۰ ۲ ۴ طن ^(۲۲۲) .	مكيال من الحبوب	4
۲۵۰ طن.	جرة من السمك المملح	14.444
. ۵۰۰ طن.	تالنت من الصوف	Y
۵۰۰ طن.	تالنت من الحمولات المختلفة	**.**

ع . أي أن حمولة هذه السفينة بلغت ثلاثة آلاف وستمائة وخمسون (٣٦٥٠) طن. ولكن "كاسون" يري أن (٣٦٥٠) طن، هو وزن مبالغ فيه. حيث أن سسفنا بمسذا

الحجم لم تكن قد صممت حتى لهاية القرن التاسع عشر، في وقت ازدهار صناعة السفن، ولكنها صممت بعد ذلك فقط. وأنه من غير المقنع أن يتشابه تصميم أول وأقدم سفينة بناها القدماء مع آخر إنتاج سفن الإبحار للألفية الثالثة (٢٢٤).

طاقم الأسطول.

(١) في العصر الهيللينستي.

كان طاقم السفينة يتكون من:-

١ - التريرار حوس (τριηραρχος) وهو قائد السفينة.

- إيبلوس(Επιπλεος) وهو ناثب قائد السفينة.

أي أنه الضابط الذي يعين كقائد للسفينة عندما يكون "التريرارخوس" لا يقود السفينة بنفسه (٢٢٥) وفي إحدى البرديات (٢٢٦) نري أن شخصاً يسدعي أنتيباتروس (Αντιπατρος) كان يعمل كسايبلوس" على سطح السفينة.

"أنتيباتروس الذي يعمل كإيبلوس على ظهر السفينة"

وفي موضع آخر من البردية وصف نفس الشخص بأنه "تريرار حوس"

" أنتيباتروس الذي ينوب عنك كتريرارخوس لسفينة الـ (٩) (٢٢٧).

ويعلل "كاسون" ذكر انتيباتروس مرة كإبيبلوس وأخري كتريرارخوس بأنـــه ربحا كان "إبيبلوس" نائب التريرارخوس في الأسطول المرئيسي وكان "تريرارخـــوس" لأسطول صغير يتكون من وحدات صغيرة (٢٢٨).

۳- الجرامتيوس(γραμματευς) وهو كاتب أو سمكرتير وربما كان سكرتير التريرارخوس وخازنه وهو ضابط مهم وعلي صلة وثيقة بالتريرارخوس و الأبييلوس (۲۲۹).

- الكيرنتيس (κυβερνητης) وهو الضابط المنفذ ضابط الإبحسار وموقعه في مؤخرة السفينة (۲۳۰).
 - البروراتيوس(προρατευς)وهو المراقب الأمامي (۳۳۱).
- ٦- الكيليوستاس(κελευστας)وهو رئيس طاقم التجديف ولابد أن يكون قريباً من الكيبرنيتيس لكي يتلقى منه الأوامر وينقلها إلى الجدفين (٢٣٣)
- البینتیکونتار و πεντηκονταρχος) و یعنی قائد الحمسین وهو مساعد رئیس طاقم التجدیف <math>(γγγ).

(ب) في العصر الرومايي

- ١- التريرارخوس قائد السفينة.
- ۲- الجوبرناتور (Gubernator) وهو المقابل اللاتيني للكبيرنييس.
- ٣- البروريتا (Proreta) هو الضابط الأمامي. ويأتي بعد الجبرنيتور في الرتبة.
- الكيليوستا أو الباوساريوس(Pausarius) وهـو المقابـل اللاتيني للكيليوستاس وهو رئيس طاقم التجديف. و الباوساريوس ربما كان اسما آخر للوظيفة نفسها، أو ربما أدين رتبة من الكيليوستا وربما يقابل رتبة قائد الخمسين" ألبينتيكونتار خوس" وهي الرتبة التي لم تستخدم في العصــر الروماني (۲۲۴).

ثانياً: الموانئ البحرية

أولاً: الموانئ الواقعة على البحر المتوسط

لقد لعبت الموانئ دوراً هاماً في عملية النقل البحري، فمنها كانست تخسر جالسفن مبحرة إلى وجهتها المقصودة، وفيها كانت ترسو عند عودها مسن رحلاها البحرية، وفيها أيضاً كان يتم شحن وتفريغ السفن. وإليها كانت تلجأ السفن المبحرة

لمسافات طويلة وهي في طريقها إلى وجهتها، وذلك لتأخذ قسطاً من الراحة بعد رحلة سفر طويلة عبر البحار، وأيضاً لتبتاع ما ينقصها لاستكمال رحلتها الطويلة والشاقة؛ لذلك فقد اهتم البطالمة ببناء وتشييد العديد منها سواء على البحر المتوسط أو علسي البحر الأحر، كما أن الرومان من بعدهم أولو تلك الموانئ عناية شديدة.

في العصر الهيللينستي تم تشييد العديد من الموانئ، وذلك لكي تتنامسب مسع طموحات حكام ذلك العصر، وتعنى بمتطلبات التجارة المتنامية (٢٢٥).

١- ميناءا الإسكندرية

كان الهدف الأساسي من تأسيس مدينة الإسكندرية هو أن تكون ميناءاً جديداً لمصر علي ساحلها الشمالي، حيث أن مصر لم يكن لها ميناء دائسم علسي السساحل الشمالي (۲۳۱).

والميناء الوحيد الدائم الذي كان معروفاً للملاحين اليونانيين هو ميناء جزيسرة فاروس (Pharos) (الكن لكون هذا الميناء على جزيرة في البحر، فلم يكن لسه اتصال مباشر بداخل مصر، وكان الملاحون مضطرين إلى الإبحار ثانية من فاروس إلى كانوب (Canopus) (أبوقير) ليتمكنسوا مسن السدخول مسن مصب الفسرع الكانوبي (Canopic Branch) للنيل. (۲۲۷) فضلاً عن تعرض هذا الميناء لاعتداءات القراصنة الذين كانوا يهاجون السفن التي كانت ترسوا هناك (۲۲۸).

وبذلك نري أن إنشاء ميناء جديداً علي الساحل الشمائي لمصر كان مطلباً ضرورياً لا غني عنه. خاصة وان مصر كانت لها أهميتها في عالم البحر المتوسط (٢٣٩)، وعلى هذا اتجهت الأنظار إلى موقع جزيرة فاروس والمنطقة الساحلية في مواجهتها حيث كانت تقوم مجموعة من القرى المصرية أشهرها قريسة راقودة (Rhakotis) (١٤٠١) ورأي الاسكندر الأكبر أنه بمد جسر من الجزيرة إلى الشاطئ يمكن توفير مرفأين في هذا المكان (٢٤١) وذلك يؤكد عليه "سترابون" بقوله:

" إن اتصال جزيرة فاروس بالساحل تكون عنه مرفأ ذو مدخلين، وذلك لقرب جزيرة فاروس من الساحل" (٢٤٢).

هكذا تقرر بناء الجسر بين الجزيرة والساحل وعرف باسم "هيبتاستاديوم" ($\epsilon \pi \tau \alpha \delta t \alpha$

وهكذا نشأ ميناءان في وقست واحسد، سمسي أحسدهم "المينساء الكسبر" (μεγας λιμην) ويقع إلى الشسرق، والآخسر سمسي "مينساء يونوسستوس" (ευνοστου λιμην) ويقع إلى الغرب، وكان يمكن الانتقال بين المينائين عسن طريق الفتحتين (۲٤۳)

وسوف نتحدث عن كل من المينائين، بشيء من التفصيل.

(١) الميناء الكبير.

يصف أننا "سترابون" هذا الميناء بقوله "أن مدخل هذا الميناء يقع بجانب" برج فاروس (). (منارة الإسكندرية) وأن الجسر والطبيعة يغلقانه بشكل جيد، وانه عميسق للدرجة أن اكبر السفن ترسو عند البرزخ. وانه مقسم إلى موانئ عديدة " (١٤٤٠).

وكان يقع على الشاطئ الجنوبي للميناء الكبير، ميناء خاص يسمى "ميناء الملوك" وذلك لأنه مخصصاً لاستعمال الملوك فقط (٢٤٠).

وإذا كان "الهيبتاستاديون" يؤلف الجانب الغربي للميناء الكبير فيان "رأس لوخياس" (" كان يؤلف جانبه الشرقي.

وكان يمتد من رأس لوخياس جنوب الشمال الغربي لسان يحمي هذا الميناء من التيارات والرياح الشمالية. وكان لا يفصل هذا اللسان عن الصخرة التي تقوم عليها المنارة شرقى جزيرة فاروس إلا مدخل ضيق للميناء (٢٤٦).

ويعطي لنا "سترابون" وصفاً دقيقاً للاماكن التي تقع حول الميناء قائلاً :-

"كسان يقسوم علسي رأس لوخيساس "قصسر ملكسي" (εχουσα βασιλειον) والي الداخل قليلاً كانت هناك بعض القصور الملكية المناخل قليلاً كانت هناك بعض القصور الملكية المناخرى تتصل بالقصور الملكية التي على رأس لوخياس ثم يلي هذه القصور الميناء المعروف " بميناء الملوك" تجاه جزيرة "أنتيرودوس" (Αντιρροδος) وتضم هذه الجزيرة قصراً وميناءاً صغيراً ويقع بعد هذه الميناء المسرح(Θεατρον) ثم "الموسايديون" (Ποσειδιον) وهو أشبه بنتوء ثمتد من المكان المسمي السوق أو "الموريون" (Εμποριον) ويضم هذا السوق معبد "لموسايديون" ولقد أضاف ماركوس أنطونيوس (Αντωνιος) ويضم هذا السوق معبد "لموسايديون" ولقد أضاف ماركوس أنطونيوس (Αντωνιος) إلى هذا النتوء جسراً ثمتداً بعسض الشيء في منتصف الميناء وابتني علي رأسه جناحاً ملكياً سماه تيموتيسون (Τιμωνειον) ثم منتصف المناء وابتني علي رأسه جناحاً ملكياً سماه تيموتيسون (καισαριον) المتسدة حسى بأي بعد ذلك القايصسارون (καισαριον) المتسدة حسى المياستاديون (νεωρια) المتسدة حسى المياستاديون (νεωρια) المتسدة حسى المياستاديون (νεωρια) المتسدة حسى

وربما كانت الأرصفة وما يجاورها منطقة حرة (exhairesis) تفصلها أسوار عن المدينة، وأن البضائع كانت تنقل إلى هذه المنطقة دون فرض مكوس جمركية عليها، وأما البضائع التي تنقل من هناك إلى المدينة فإنه كانت تجبي عنها المكوس الجمركية المقررة. ولكن ليس هناك ثمة دليل علي ذلك. ولعل الأرجع أنه عند وصول البضائع من الحارج كانت تودع في المخازن ثم تنقل إلى "الامبوريوم" حيث تفحص وتفرض عليها المكوس الجمركية (٢٤٨).

(٢) ميناء يونوستوس.

يعتقد "بيفن" أن اسم هذا الميناء إما أنه مأخوذ من اسم الملك القبرصي زوج ابنة بطلميوس الأول. وإما لأنه معني هذا الاسم باليونانية يعني "العود الحميد" (٢٤٩).

ولقد قدم لنا "سترابون" وصفاً لهذا الميناء قائلاً:-

" أن جسر الهيتاستاديوم كان بمثابة كوبري ممتد مسن الساحل إلى جزيسرة فاروس عند الجزء الغربي منها، وبه منفذان فقط إلى ميناء يونستوس (٢٠٠٠) وفيما وراء هذا الميناء يوجد الميناء المحفور السذي يسسمونه "كيبوتسوس" (κιβωτον) (أي الصندوق) ويحتوي أيضاً على دور صناعة السفن (النيوريا) (νεωρια)، وان هناك قناة صاححة للملاحة تربط هذا الميناء (كيبوتوس) بسبحيرة مريسوط (مريسوطيس) قناة صاححة للملاحة تربط هذا الميناء (كيبوتوس) بسبحيرة مريسوط (مريسوطيس)

ويذكر "مترابون" " أن النيل كان يملأ هذه البحيرة عن طريق العديد مسن القنوات، وان البضائع التي تحمل إليها عن طريق هذه القنوات أكثر بكثير من الستي تردد إليها عن طريق البحر حتى أن الميناء الواقع علي هذه البحيرة كان أغسني مسن الميناء البحري وحتى في الميناء البحري فإن الصادرات القادمة من الإسكندرية اكشر بكثير من الواردات إليها (٢٥٢).

وإن دل قول سترابون هذا فإنما يدل علي أن القناة التي كانت تمتد من ميناء الصندوق حتى بحيرة مربوط، كانت الطريق الرئيسي لنقل التجارة من داخل السبلاد إلى الإسكندرية، وكان حجم هذه التجارة يعادل حجم التجارة الخارجية (٢٥٣).

عن طريق هذه المجموعة المعقدة من الموانئ والقنوات أمكن تحقيق النقل والاتصال المائي. فإذا ما أدركنا أن مستوي مطح الماء في بحيرة مربوط كان منخفضاً عن مستوي مطح البحر، لعلمنا بمقدار الصعوبة والدقة البائغة اللازمة لتنفيذ هنذا النظام كي يستمر عمله بكفاءة عائية (٢٠٥٠) وذلك ما حد باسترابون بأن يصف هنذا التنظيم الدقيق بقوله:

" أنه من أكبر عميزات هذه المدينة (يقصد الإسكندرية) أنما المدينة الوحيدة في مصر كلها ذات الموقع الصالح للتجارة البحرية، وذلك بسبب جودة الميناء، والتجارة

ثانياً: الموانئ الواقعة على البحر الأحر:

ذكرنا فيما سبق، كيف أن البطالمة والرومان على حد سواء قد اهتمسوا اهتماماً شديداً بتجارة الشرق القادمة من البحر الأحمر. وكيف أهم في مبيل غو هذه التجارة وازدهارها بل وتشجيعها أيضاً، قاموا وخاصة البطالمة بتشييد العديد مسن المواني على الشاطئ الغربي من البحر الأحمر. وذلك خدمة تلك التجارة لما كانت تمثله فم من أهمية كبري، لدرجة أن الرومان كانت لهم سياسة خاصة بهذه المتجارة سميت "بسياسة البحر الأحمر" وسوف نتناول هذه الموانئ بشيء من التفصيل.

١- ميناء أرسينوي (١

وتقع أرسينوي في أقصي الشسمال علسي رأس خلسيج هروؤنوبوليس (Heroonpoils) (السويس حالياً) ويعزو العديد من المؤرخين تأسيس هذه المدينة إلى بطلميوس الثاني فيلادلفوس (٢٥١) ويذكر "سترابون" أن هناك من يطلبق علسي أرسينوي اسم " كليوباتريس" (٢٥٠) وعلي الرغم من ذلك فإنه في موضع آخر يعتبر "كليوباتريس" مدينة تقع علي مقربة من أرسينوي (٢٥٨) ولقد اختلف المؤرخون حول مشكلة كليوباتريس يصعب حلها في ضوء ما لدينا من معلومات (٢٥٩) ومنهم من يري أن مشكلة كليوباتريس علي ألها مقابل لاسسم أرسينوي. أي أن الاسمين يطلقان علي نفس المدينة (٢٠١٠) ومنهم من يسري أن المدينة أرسينوي. أي أن الاسموي أولاً ثم عرفت فيما بعد ذلك باسم كليوباتريس (٢٦١).

وكان جزء من التجارة القادمة عبر البحر الأحمر يأيّ إلى ميناء أرسينوي، ثم كان ينقل بعد ذلك إلى الإسكندرية (٢٦٢) عن طريق القناة التي كانت تسربط النيسل بالبحر الأحمر والتي أعاد بطلميوس الثاني حفرها (٢٦٣) وكانت تلك القناة تبسدأ مسن بوباسطيس (تل بسطة بالزقازيق) ثم تحترق وادي الطلميلات مارة بيثوم (Pithom) و هروؤنوبوليس ثم تنحني صوب الجنوب، وتلتقي بالبحر الأحمر عند الميناء البطلمي أرسينوي (٢٦٠٠) ولكن يبدو أن هذا الطريق لم يكن موفقا. حيث أن هناك من السدلائل ما يشير إلى أن هذه القناة قد هجرت قبل لهاية عصر البطالمة (٢٢٠٠) كما يؤكد ذلك أيضاً قول "تشارلزوورت" (Charlesworth) بأن ميناء أرسينوي كانت به رياح شديدة، فضلاً عن أن مياهه ضحلة (٢٢٠١) ويبدو أن الميناء نفسه ظهل مستخدماً في العصر الروماني بدليل أن أيلوس جاللوس أثناء حملته على اليمن أعد أسطوله في هذا الميناء (٢٢٧).

۲- میناء فیلوتیراس (Philoteras)

أسس هذا الميناء في عهد بطلميوس الثاني فيلادلفسوس علسي يسد قاتسده ساثيراس، ويقع هذا الميناء على خليج السويس (٢٦٨) ولقد ذكر هذا الميناء عند بلسيني على أنه ميناء أينوم (Aenum) ورعا كان هو ميناء أينوم وأن القائد ساثيراس أعساد تسميته من جديد وأطلق عليه اسم فيلوتيراس (٢٦٩) ويري "موراي"، (Murray) أن ميناء فيلوتيراس هوميناء صغير كان يسمي في السسابق أينسوم ولكسن بطلميسوس فيلادلقوس أعاد تسميته من جديد وأطلق عليه اسم فيلوتيراس (٢٧٠٠) وموقع هذا الميناء هو "مرسي جاسوس" (Mersa Gasus) (٥ (٢٧١) وكان ميناء فيلوتيراس هو أحسد الموانئ التي يتم فيها تفريغ السلع القادمة عبر البحر الأحمر ثم تنقل بعد ذلسك علسي طريق الجمال عبر الصحراء الشرقية إلى قفط ثم تحمل من هناك عن طريق المراكسب النهرية إلى الإسكندرية (٢٧٢) وظل هذا المطريق مستخدماً في العصر الروماني (٢٧٢).

۳- میناء بیرینیکی (Berenice)

أسست بيرينيكي عند رأس خليج العقبة تجاه ميناء أيله (إيلاب لحديثة)، وأغلب الظن أن مؤسسها هو فيلادلفوس. وإلا فألها تنسب إلى بطلميوس الثالث.

وهناك من المؤرخين من يعتقد أن مؤسسها هو بطلميوس الثاني فيلادلفوس، نظراً للنشاط الواسع الذي أبداه هذا الملك في الاهتمام بالملاحة والتجارة في البحر الأحر (٢٧٤) وترجع "بريو" تاريخ تأسيسه إلى ما بين عامي ٢٨٥- ٢٨٣ ق.م أي في عهد بطلميوس الثاني فيلادلفوس (٢٧٥) ولقد وصف سترابون هذا الميناء بأنه مرسي صالح للملاحة لحسن موقعه (٢٧٦) ولقد أنشأ فيلادلفوس طريقاً برياً يربط هذا الميناء على البحر الأحمر بقفط على النيل، وذلك لكي تنقل كل السلع الهندية و العربية وكذلك الأثيوبية القادمة عن طريق البحر الأحمر إلى قفط وهي مركز تجارة هذه السلع المسلع المندية .

وظل هذا الطريق مستخدماً في العصر الروماني وذلك طبقاً لقول مسترابون بأنه في وقته كانت هذا الطريق ينقل تجارة البحر الأشر إلى قفط (٢٧٨) ونعسرف أن سترابون قد زار مصر في ما بين عامي ٢٥- ٢٤ ق.م(٢٧٩) أي في عهد الإمبراطسور أغسطس. وكذلك لقول بليني بأن طريق قفط – بيرينيكي عبر الصحراء الشرقية كان طريقاً تجارياً هاماً بين الإمبراطور الروماني والهند(٢٨٠) وقد عاش بليني مسا بسين كان طريقاً تجارياً هاماً بين الإمبراطور الروماني والهند(٢٨٠)

٤- ميناء ميوس هورموس (٢)

وينسب إنشاء هذا الميناء إلى بطلميوس الناي فيلادلفوس (٢٨٢) ولقد أنشئ هذا الميناء على البحر الأحر لإيجاد طريق بينها وبين النيل وسبب ذلك أن المسافة بين هذا الميناء وبين النيل كانت أقصر (٢٨٢) وكانت التجارة في عهد الإمبراطور أغسطس نشطة في هذا الميناء، ولا أدل على ذلك من أن مائة وعشرون سفينة أقلعت مسن هذا الميناء متجهة إلى الهند، وذلك في عهد الوالي الروماي على مصر "أيلسوس جاللومي" (٢٨٤).

وهو نفسه الذي عاد من خلته على اليمن عن طريق هذا المنساء وأجساز الصحراء الشرقية حتى وصل قفط على النيل (۲۸۰) ويبدو أن ميناء ميوس هورمسوس قد حل محل ميناء بيرينيكي، حيث أن الطريق التجارية من قفط إلى ميوس هورمسوس كان هو الطريق المتبع لمدرجة أن كل التجارة كانت تمر به (۲۸۲).

ه- ميناء ليوكوس ليمن (Leucos Limen)

ميناء ليوكوس ليمن هو أحد الموانئ الجنوبية على شاطئ البحر الأحمر، التي كانت تفرغ فيها تجارة الشرق ثم تنقل ظهور الدواب إلى فقط حيث تشمن في السفن النهرية وتنقل إلى الإسكندرية (٢٨٧) ولا يعرف من الذي أسس هذا الميناء مسن البطالة وإن كان يرجح انه تقوم على موقع هذا الميناء اليوم "مدينة القصيرالحالية" (Kussier)

ولقد أدت زيادة التجارة مع الشرق إلى تنمية موانئ البحر الأحمر وانتعاشها. وكانت السلع الكمالية هي السلع المتداولة آنذاك وكانت هذه السلع عندما تصل إلى موانئ البحر الأحمر، تفرغ وتخزن ثم تنقل براً عن طريق دواب النقل إلى سوق النيل إما في قفط أو كينوبوليس (قنا) ومن هناك تشحن عن طريق السفن إلى الواجهة الأخرى المقصودة من النيل أو إلى الإسكندرية (٢٨٩).

وكانت الأعمال الأساسية والتجارة في البلاد تقوم بما الشخصيات ذوي المكانة العائية من التجار، بصورة أساسية، اليونانيون، واليهود من أصحاب الأملاك والمناصب الرفيعة، ومصريون متأخرقين أو إغريق متمصرين، والجماعيات اللينية السائدة، ويبدو ألهم جميعاً قد عملوا في انسجام تام وألهم قد نجحوا في تعاملاتهم وصفقاتهم التجارية وذلك من خلال القرن الأول ق.م (٢٩٠٠) أيضاً كان هناك العديد من رجال الأعمال الرومان الذين عملوا في تجارة الشرق وكنان لهم وكلائهم المنتشرون في مختلف موانئ البحر الأجر (٢٩٠٠).

هوامش الفصل الرابع

- (1) محمد عواد حسين، البحرية المصرية في عهد البطالمة "مقالة في كتاب تاريخ البحرية المصرية" القاهرة (١٩٧٣م)، ص ١٢٥، حاشية ١.
 - ^{۲)} نفسه، ص ۱۲۵.
 - (۲) نفسه.
 - (٤) إبراهيم نصحى، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص ٤٧.
 - (°) محمود السعدي، المرجع السابق، ص ١١.
 - A...åi (1)
- ⁽⁷⁾ Tarn., WW., The Hellenistic Civilization, London, p. 239.
- (8) Ibid.
- أبر اليسر فرح، النيل في المصادر الإغريقية، عين للدراسسات والبحسوث الإنسسانية، القساهرة، (١٩٩٤م)، ص ٩٤.
- (10) Tarn, Loc. Cit.
- (11) مجمود السعلي، المرجع السابق، ص ص 11، 19.
- (12) Tarn, Loc. Cit.
- (١٢) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٥١.
 - (15) أبو اليسر فرح، المرجع السابق، ص ٩٦.

- (15) Tam, Op. Cit, p. 245.
- (١٦) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٣، ص ٥٢.
- (17) Diodrous, I, 30. 3.
- (۱۸) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٣.
 - (19) نقسه
- (") تقع بلاد البخور في جنوب البحر الأحر، وكان المصربون القدماء يسموها بالاد "بونات" (حالياً الصومال)، راجع/ مصطفى العبادي، ميناء الإسكندرية، وخطوط الملاحة العالمية في العصريين البطلمي والروماني، "تاريخ مواحل مصر الشمالية عبر العصور" إعداد د./ عبد العظيم رمضان، الميئة المصربة العامة للكتاب، سلسلة تاريخ المصربين، القاهرة (١ • ٢)، ص ٥٣.
- (20) Tam, Op. Cit., p. 245.

(٢١)مصطفي العبادي، المرجع السابق.

- (22) Tarn, Loc. Cit.
- (٢٣)إبراهيم نصحى، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٥٣.

-أيضا، راجع/ محمود السعديّ، "العرب عند ديودوروس" دورية المُؤرخ العربي، الصــــادرة عـــن اتحـــاد المؤرخين العرب بالقاهرة، ١ . . ٧ م.

(٢٤) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٣.

(۲۵)نفسه

- (") "أي القوية البيضاء" هذه وهي الترجمة العربية للاسم اليوناي القديم (السعدي).
- (26) Tarn, Op. Cit., pp. 182, 183.
- (27) Herodotus, II, 158.

(٢٨)محمد عواد حسين، المرجع السابق.

(29) Tarn, Op. Cit., p. 246.

(") وهي "بونيس" الحالية" على الساحل الغربي للبحر الأحر (السعديي).

(٣٠) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٣، ص ٩٠.

(۳۱) نفسه.

- (32) Tarn, Op. Cit., p. 247.
- (33) Strabo., 17.1. 25.
- (34) Tarn, Loc. Cit.
- (35) Ibid.

(٣٦) مصطفى العبادي، المرجع السابق، ص ٥٥.

- (37) Strabo, II, 3.4-5.
- (38) Tarn, Loc. Cit.

(٣٩) مصطفى العبادي، المرجع السابق.

(٤٠) نفسه، ص ٢١.

- (١٤) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص٥٧.
 - (٤٢) مصطفى العبادي، المرجع السابق، ص ٩٢.

(43) Tam, Op. Cit., pp. 247-8/.

- (\$ 2) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ص ٥٧.
- (64) شحانة محمد إسماعيل، "تأثير الرياح الموسمية علي أحوال مصر والجزيرة العربية السياسية، والاقتصادية (11 70 ق.م)، مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش، المعدد 11، (1997م)، على من 140.
- (٤٦) عبد اللطيف احمد علي، مصر والإمبراطورية الرومانية في ضوء الأوراق البردية، دار النهضة العربية، القاهرة (١٩٣٣م)، ص ص ٣٣، ٦٤

(°) كما ذكر سترابون أن الأثيوبين (النوبين) استغلوا خروج جزء من القوات الرومانية المرابطة في مصر مع جاللوس وهاجموا حدود مصر الجنوبية والحامية العسكرية المؤلفة من ثلاث كتائب واستولوا على فيلة، وأسوان (Syene)، والفائتين، ولكن القوات الرومانية بقيسادة بترونيسوس (Petronius) طاردهم حتى اضطرهم في النهاية إلى عقد سلام مع الرومان،

-Strabo, 17,1.54 راجع/

(47) Strabo, 17, 1.153

(٤٨) عبد اللطيف احد على، المرجع السابق.

(٤٩) عودة عبد الواحد جودة، محاضرات في تاريخ مصر تحت حكم الرومان، دار المتقافسة الموبيسة، القاهرة، (٢٠٠٣م)، ص ٣٣.

(٠٠) عبد اللطيف احد على، المرجع السابق، ص ٦٥.

(٥١) عودة عبد الواحد جودة، المرجع السابق.

(٥٢) عبد اللطيف احد على، المرجع السابق، ص ٦٦.

(٣٠) مصطفى العبادي، المرجع السابق، ص ٦٣.

(24) سيد احمد على الناصري، المرجع السابق، ص٠٦.

(٥٥) مصطفى العبادي، مصر من الاسكندر الأكبر إلى الفتح العربي، مكنية الأنجلو المصرية، القساهرة،

(٥٦) ميد الناصري، المرجع السابق.

(۵۷) نقسه

(٥٨) مصطفى العبادي، المرجع السابق، ص ص ٢٦٢-٢٦٣.

(59) Strabo, 17, 1.13.

(١٠) إبراهيم نصحى، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالة، ص ٩٦.

(61) Rostovtzeff., M.FSELEHT, p. 172.

(62) Ibid.

(٦٣) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالة، ص ص ١٠٠، ١٠١.

(٦٤) محمد عواد حسين، الموجع السابق، ص ١٤٠.

(٦٥) نفسه، ص ص ١٤٤، وما يعدها.

(66) Preaux . C., Op. Cit., p.23.

(67) Tarn, WW, Hellenistic Military and Naval Development Cambridge, (1930), p. 23.

(68) Preaux, Loc. Cit.

(١٩) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٧.

(۷۰) تقسه.

(٧١) نفسه، ص ١٩٣١.

(72) Diodrus., 20, 40-42.

- إبراهيم نصحى، دراسات في تاريخ مصر في عصر البطالة، ص ١٠٤.

(73) Plutarch., 16.1.

(٧٤)محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٣٢.

- -محمد عواد حسين، المرجع السابق. ;. Athen., V. 203 d
- (76) App., Procemion., 10.

(٧٧)محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٨.

(٧٨) إبراهيم تصحي، المرجع السابق، ص ٥٠٠.

(٧٩)سليم حسن، المرجع السابق، ج ١٤، ص ص ١٩٤، ٢٠٠.

(٨٠)محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٧.

- (81) Rostovtzeff, M., SEHHW., p. 254.
- (82) Ibid., p.532.
- (83) Ibid., p. 263.
- (84) Ibid., p. 1318.

(٨٥) إبراهيم نصحى، دراسات في تاريخ مصر في عصر البطالمة، ص ١٠٦.

- (86) Fraser, P. M., and Robert., H, "A New Letter of Apollonius", CdE,24,pp.289-290.
- (87) Polyb., V, 89. 4.

(٨٨)إبراهيم تصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص ١٠٦.

(89) Rostovtzeff, SEHHW., p. 1579.

(= ٩) إبراهيم نصحي المرجع السابق، أيضارُ محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ص ١٥٨، ١٥٩.

(91) P. C.Z., I, 59036, 11,1-27 (a bout 257 B.C)

(°) تقع هاليكارناسوس: على الشاطئ الغربي لآسيا الصغرى. راجع/ عمد عواد حسين، المرجع السسابق، ص ١٥٩.

() غرب آسيا الصغرى (تركيا حالياً).

- (92) P. C. Z., I, 59036, P. 58.
- (93) Ibid, 1,5.
- (94) Ibid, P. 58
- (95) Wilcken., U., "Zur Trierarchie im Lagidenreich" Roccolta Lumbroso, Leipzig, (1925)pp. 97-98.

```
(96) P. C.Z., I, 59036, pp. 58, 59.
(97) Wilcken, Loc. Cit.
(98) Ibid.
(99) Bagnall., "The Ptolemaic Trierarchs" CdE, 46, (1971) p. 358.
(100) Wilcken., Op. Cit, pp. 97-98.
        Bagnall., Op. Cit., p. 356.
(101)
(102) Rostovtzeff., Op. Cit., p. 334.
(103)
        Ibid.
(104)
       Bagnall, Loc. Cit.
        Wilcken, Loc. Cit.
(105)
                   (١٠١) إبراهيم نصحى، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص ١٠٧.
        Rostovtzeff.; Op. Cit., p. 334.
(107)
                                             (١٠٨) عمد عواد حسين، المرجع السابق،
                                                                 (۱۰۹) نفسه.
        Bevan., Op. Cit., pp. 264.
(110)
(111)
        Ibid., p. 365, note, 1.
                                    (١١٢) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٩.
                                      (١١٣) محمود السعلان، المرجع السابق، ص ١٠٠٠.
                                                                  (۱۱٤) نفسه.
        P. Tebt., III; 703, 11, 215-220.
(115)
(116)
        P. Petrie III; 43, 1.3. 21, a
(117)
        Ibid.
                       (١١٨) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٢، ص ٢٧٤.
        Bevan, Op. Cit., p. 175
(119)
(120)
        - محمد عواد حسين ، المرجع السابق ، ص ١٥٩ ، Pausanias, III Laconia, VI, 5; ١٥٩
             (۱۲۱) ايراهيم تصحي، درامات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص ۱۹۰۸-۱۹۱.
                                    (١٢٢) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ٩٠٩.
(123)
        Diodrous, 19, 85,4.
(124)
        Bevan, Op. Cit, p. 174.
                                    (140) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٦٠.
(126)
        Tarn, Op. Cit., p. 246.
(127)
        Tarn Hellenistic Military, p. 124.
                                             (١٢٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق.
```

(١٣٠) محمد عواد حسين، الموجع السابق.

(129) Bevan, Op. Cit., p. 174.

- (131) Bagnall. Op. Cit., p. 359.

 . 114 ايراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالة، ص ١١٤٤
- (133) P.C.Z., I. 59036, p. 58.
- (134) P. Petrie III, 43.1.3.
- (135) Ibid, 646, 11.7-8.
- (136) P. Tebt, III, 890, 1.93.
- (١٣٧) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥١.
- (138) Rostovtzeff., Op. Cit., p. 381.
- (١٣٩) محمد عواد حسين، المرجع السايق.
- - (121) نقسه، ص 104.
 - (١٤٢) نفسه.
 - (١٤٣) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٢، ص ٢٧١.
 - (1 \$ 4) ستيفنسن، المرجع السابق.
- (145) Rostovtzeff., Op. Cit., p. 394.
- (١٤٩) موسوعة وصف مصر، (المصريون المحدثون)، تأليف/ علماء الحملة الفرنسية، ترجمة / زهمير المشايب، ج١، مهرجان الفراءة للجميع، مكتبة الأسرة، القاهرة، (٢٠٠٧م)، ص ٢٣٢.
 - (١٤٧) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥١.
 - (۱٤۸) نفسه.
 - (124) مصطفى العبادي، ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية، ص ٥٢.
 - (۱۵۰) نفسه.
 - (101) حسين محمد احمد يوسف ،المرجع السابق، ص ٤٣.
 - (١٥٢) محمود السعدي، المرجع السابق، ص ٢٤١- ١٤٧
 - (١٥٢) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥١.
 - (۱۵٤) نفیه.
 - (100) ستيفنسن، المرجع السابق، ص ١٥٩–١٦٠.
 - (١٥٦) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٢.
- (157) Tarn, Hellenistic Civilization., p. 244

(١٥٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق

(159) Tam., Op. Cit., p. 245.

(١٦٠) مصطفى العبادي، مصر من الاسكندر الأكبر إلى الفتح العربي، ص ٢٥٨.

(171) آمال محمد الروبي، مصر في عصر الرومان، ص ٧٦٢.

(162) Casson., L., "The Size of Ancient Merchant Ship" SACERP, (1956), p. 23

(١٦٣) آمال محمد الروبي، المرجع السابق.

(174) نفسه.

(165) Strabo, 17.1.13.

(166) Ibid, 2.5.12.

(١٦٧) مصطفى العبادي، مصر من الإسكندر الأكبر حتى الفتح العربي، ص ٢٦٣.

(۱۹۸) نفسه، ص ۲۹۲.

(199) نفسه.

(١٧٠) عبد اللطيف أحمد على، المرجع السابق، ص ص ١٥٥-١٤.

(171) Pliny., N. H. VI, 6.26.

(172) Charlesworth., Op. Cit.,p.62.

(173) Ibid., p. 63.

(174) Pliny., Op. Cit., 24.

(١٧٥) آمال الروبي، المرجع السابق، ص ٢٦٣– ٢٦٤.

(176) Charlesworth., Op. Cit., P. 62.

(177) Ibid., p. 20.

(178) Ibid.

(١٧٩) آمال الووبي، المرجع السابق، ص ٢٦٤.

(۱۸۰) نفسه.

(١٨١) حسن الإبياري،المرجع السابق، ص ٢٨٢.

(۱۸۲) نفسه.

(183) Pliny, N.H. 15.84.

(١٨٤) سيد الناصري، المرجع السابق، ص ٥٧.

(185) Charlesworth, Op. Cit., p. 23.

(١٨٦) سيد الناصري، المرجع السابق، ص ٥٧.

نفسه، ص ص على - Tacitus, Annales, XII, 43; هم - ٥٧ ص مل العام (187)

(١٨٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٦١.

```
(۱۸۹) نفسه.
                                                 . ( ۱۹۰) نفسه، ص ۱۹۱ – ۱۹۲
                                                                (191) تقسنه.
(192) P. Moen, 1, 11, 9-10., P.110, note 9-10.
(193) Meijer, and Nijf., Op. Cit., p. 150.
                                   (192) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص 171.
(195) Casson., Op. Cit., P. 170, Note, 8.
                                   (197) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٦٣.
        Casson., Op. Cit., PP. 166, 169.
(197)
                                            (١٩٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق.
(199)
        Strabo, 17, 1.16.
                                                                 (۲۰۹) نفسه.
(201)
        Tarn, Hellenistic Military, p. 23.
(202)
        Casson., Op. Cit., p. 137.
(203)
        Diodorus., 20, 50.3.
        Ibid. 49. 2.
(204)
        Casson, Loc. Cit.
(205)
(206)
        lbid
       Diodous, 20, 50.2.
(207)
        Ibid. 19.62. 8.
(208)
(209)
        Casson., Loc. Cit.
        Tarn, W.W. "Alexander Plan "JHS, 59 (1939),p. 127.
(210)
(211)
        OGIS, 39.
(212)
        Casson., Ship and Seamanship,p.138.
        Ibid, p. 169, notes, 4-5.
(213)
                                                       ( ") ترجمة أ.د/عمود السعدي.
(") "لوشيان" (٨٠-١٥م) كاتب يوناني من "ساموستاتا" "Samostata" في سوريا (Syria) -الوشيان"
                                                                        p.157
(214)
        Lucian, The Ship 5; Meijer and Nijf, Op. Cit, p. 157.
        Casson., The Size of the Ancient Merchant Ships, p. 232.
(215)
(216)
        lbid.
(217)
        Ibid.
(218)
        Pliny, 16. 201-2.
        Meijer and Nijf., Loc. Cit.
(219)
        Pliny, Loc. Cit.
(220)
```

- (221) Casson, Loc. Cit.
- (222) Athenaeus, V. 206d-209b. Meijer and Nijf, Op. Cit, pp. 154- 156. (۲۲۳) ما يعادل هذه المكاييل "بالطن" مأخوذة من مقالة "كاسون" ص ۲۳۲.
- (224) Casson, p. 233.
- (225) Casson, Ships and Seamanship, p. 307.
- (226) P.C.Z. 19036, 1.11
- (227) Ibid, 1.21.
- (228) Casson, Ships and Seamanship, p. 307. not, 29.
- (229) Ibid., p. 307.
- (230) Ibid.
- (231) Ibid.
- (232) Ibid. pp .302, 302.
- (233) Ibid.
- (234) Ibid, p. 310.
- (235) Meijer and Nijf., Op. Cit., p. 183.
 - (٢٣٦) عصطفي العبادي، ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية، ص ٧٤.
- (°) كانت فاروس تقع شمال الإسكندرية بنحو ميل وبيلغ طولها حوالي ثلاثة أميال. راجع/ نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٧، ص ٢٧٧.
 - (٢٣٧) مصطفى العبادي، ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية، ص ٤٨.
- (238) Strabo., 17.1.19.

(٢٣٩) إبراهيم تصحى، المرجع السابق، ص ص ٢٧٣، ٢٧٤.

(")يذكر "مترابون" أن ملوك مصر السابقين كانوا قانعين بما في أيديهم وليسوا في حاجة إلى بضائع أجبية. وألفم كانوا يجبرون كل من جابوا المبحار وخاصة الإغريق، فقد أقاموا حامية في هذا المكان، وكانت مهمة هذه الحامية هي اللفاع عن البلاد ضد كل من يحاول أن يعتدي عليها. وأعطوا الجنود المسرابطين هسذه الحامية "قرية راقودة" لتكون معرلاً يسكنونه. وعندما نزل الاسكندر هناك رأي أن تلك القرية هي المكان الملائم لمناء مدينته فقرر أن يبني مدينته فوق هذا المكان، راجع/ .17.1.16 -Strabo., 17.1.16

(٤٤٠) مصطفى العبادي، المرجع السابق، ص ٤٩.

(٢٤١) إبراهيم نصحي ، المرجع السابق، ص ٢٧٢.

(242) Strabo., 17. 1.6.

(*) سمي بمذا الاسم لأن طوله كان ٧ ستاديا (Stadia)، أي حوالي ٥ ١٣٠ متر.

(٢٤٣) مصطفى العبادي، ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية، ص ٤٩.

-Bevan, Op.Cit., p.99

(°) يذكر "مترابون" أن طرق جزيرة فاروس نفسه عبارة عن صخرة تلاطمها الأمسواج، وفسوق هسذه الصخرة شيد بطريقة عجيبة من الحجر الأبيض برج متعدد الطبقات واسم هسذا السبرج كاسسم الجزيرة. أقام هذا البرج" سوستراتوس الاكنيدي (Σωστρατος κυιδιος)

(244) Strabo, 17.1.6

(٢٤٥) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عهد البطالمة، ج٢، ص ٢٨٢.

(°) وهو اللسان الموجود عند منطقة تعرف بالسلسلة. واجع / نصحى، المرجع السابق، ص ٣٨٣.

(۲٤٦) نفسه، ص ص، ۲۸۲، ۲۸۳.

(°) معبد قايصاريون: يحتمل أن كليوباترا السابعة هي التي بدأت إنشساءه إجسالاً إمسا لقيصسر وإمسا لأنطونيوس، غير أن بناءه لم يتم إلا بعد الفتح الروماني، واصبح مقر عبادة أغسطس في الإسكندرية راجع / نصحي، المرجع السابق، ص ٢٨٣.

(247) Strabo., 17. 1.9.

(٢٤٨) إبراهيم تصحى، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٢، ص ٢٨٣.

(°) ولكن السعدي يعتقد في الاحتمال الواحد الأخير ، الذي يعكس وظيفة الميناء الثاني لاستقبال السفن المقادمة والداخلة إلى الميناء متمنياً لها وصولاً وعوداً أهماً ، ولا علاقة خادثة الزواج على ملك قيرص لأن الواقعة كانت متأخرة بعد إنشاء الميناء وتسميته بكثير ، (أي أ.د/السعدي أثناء مراجعته للفصل).

(249) Bevan, Op. Cit., p. 94.

(250) Strabo, 17. 1.6.

(251) Ibid, 17.1.10.

(252) Ibid, 17,1.7.

(٢٥٣) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٢، ص ٢٨٤.

(٢٥٤) مصطفى العبادي، ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية، ص ٥٠.

(255) Strabo, 17.1. 13.

(") مبمي هذا الميناء بمدّا الاسم نسبة إلى أرسينوي زوجة بطليموس الثناني وشريكته في الملك.

(256) Charlesworth., Op. Cit., p. 21.

(257) Tarn, Hellenistic Civilization, p. 246.

- إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص ص ٥٩ - ، ٣.

Preaux, Op. Cit., p. 360

محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٥٨.

(258) Strabo, 17.1.25.

(259) Ibid. 26.

(260) Preaux, Op. Cit., p. 360, note, 2.

- إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص٠٦، حاشية رقم ١.

(261) Tarn, Hellenistic Civilization, p. 247. Ball, Op. Cit, p.62.

- عبد اللطيف احمد على، المرجع السابق، ص ١٤.

- إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص ١٧٤.

(262) Tarn, Hellenistic Civilization, p. 245.

(263) Bevan, Op. Cit., p. 154.

(٢٦٤) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص١٧٤.

(265) Bevan, Op. Cit., p. 155.

(266) Charlesworth, Op. Cit., p.63.

(٢٦٧) عبد اللطيف احمد على، المرجع السابق، ص ٢٤.

(268) Tarn, Hellenistic Civilization, p.246.

(269) Ball., Op. Cit., p. 185.

(270) Murray, The Roman Roads and Stations., p. 142.

(°) مرسى: كلمة عربية تعني الميناء الصغير و "جاسوس" كلمة عربية تعني جامسوس بالإنجليزيسة (spy)

ولكنها هنا ترمز إلى نوع من أتواع المراكب التي كانت تستخدم في العصور الإسلامية لكي تراقب

تحركات سفن الأعداء. ومركب الجاسوس عادة تبحر ليلاً فقط وبدون أضواء واجع/

- Abd El Monem. A. H. S., Op. Cit., p. 71. not, 7.

(271) Ibid., p. 71.

(272) Bevan., Op. Cit., p. 155.

(273) Zitterkopf., and Sidebotham., Op. Cit, p. 156.

() هي مدينة الهراس الآن .

(٢٧٤) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٥.

(275) Preaux., Op. Cit., p.360, not, 5.

(276) Strabo., 17.1.45.

(277) Ibid.

(278) Ibid.

(279) Ball., Op. Cit., p. 54.

(280) Pliny, N. H. VI, 102.

(281) Ball., Op. Cit., p. 72.

() هي مدينة أبو شعر قبلي الآن .

(282) Preaux, Op. Cit., p. 360.

Tam, Hellenistic. Civilization, p. 246.

- إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٣، ص ٨٠.

(٢٨٣) سليم حسن، الموجع السابق، ج٣، ص ٧٣٧.

(284) Strabo, II, 5.12.

(٢٨٥) عبد اللطيف احد علي، المرجع السابق، ص ٦١

(٢٨٦) سليم حسن، المرجع السابق، ص ص ٧٣٧-٧٢٧

(287) Bevan, Op. Cit., pp. 154-5.

(۲۸۸) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٢، ص ٩٠. وأيضا/ عمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٦.

(289) Zitterkopf and Sidebotham, Op. Cit, p. 157.

(290) Milne., J.G. "The Ruin of Egypt by Roman Mismanage", JRS, 17, (1927) p. 2.

(٢٩١) حسين الأبياري، المرجع السابق، ص ٢٨٢.

الفصل الخامس

الضرائب والمكوس المفروضة على النقل

بعد أن تحدثنا عن موضوع النقل البحري في مصر في العصرين اليونساني والمروماني يأي الحديث عن الضرائب والمكوس المفروضة علي النقل السيري والمسائي وأيضا المفروضة على وسائل النقل.

أولا: في العصر البطلمي:

لقد فرض البطالة العديد من الضرائب علي النقل بمختلف أنواعد البري منه والماثي. حيث كانت تفرض ضرائب علي دواب النقل، وبخاصة الحمسير، وكذلك علي محترفي النقل البري (ναυληται) والنقل المسائي (ναυληται) ومسن المرجح أن تلك الضرائب كانت تجبي نظير الترخيص بحق مزاولة المهندة (۲). كمسا فرضت ضرائب علي الحمولات التي تحملها وسائل النقل من إقليم إلى آخر، وعلسي انتقال الناس بين الأقاليم المختلفة (۲).

فضلاً عن فرض ضرائب على البضائع التي تدخل البلاد أو تخرج منها عند حدود البلاد وكذلك في الموانئ المختلفة (٤). وفيما يلسي عسرض تفصيلي لتلك الضرائب.

(١) الضرائب المفروضة على وسائل النقل:

في مصر القديمة، وخاصة في عهد الدولة الحديثة كان العامة يمتلكون الماشية والحمير، وكانت تخضع شألها شأن الأراضي لضرائب سنوية مقابل الاستخدام، وكانت ضرائب الحيوانات تجمع على شكل منتجات زراعية وبضائع مثل ضرائب الأرض^(٥).

وفي العصر البطلمي كان الملك يملك جميع أراضي مصر، وذلك طبقاً لما ادعوه لأنفسهم بأهم الخلفاء الشرعيون للفراعنة (٦).

ومن ثم اقتفى البطالمة أثر الفراعنة في السماح للأفراد بامتلاك دواب النقـــل، وإخضاعها لضرائب مقابل الاستخدام (٧).

ونتين من إحدى الوثائق البردية (^) أنه كان يوجد في إقليم أوكسيرينخوس ملتزمون لجباية ضريبة السيرين وتكتب هذه الضريبة باختصار (κ .8) كما تكتب بالأحرف كاملة "τεταρτονεικοστης". وكانت تفرض علي الحيوانات ذوات الأربع، وأنما كانت تحسب علي عدد حيوانات الحمل وليس علي الكمية التي تحملها تلك الحيوانات، ورعا كانت تلك الضريبة، ضريبة عامة تفسرض مقابسل امستلاك الحيوانات من ذوات الأربع (^). وجاء في هذه البردية (^):

"في العام التاسع والعشرين من عهد الملك بطلميوس بن بطلميوس سوتير كاهن الاسكندر، وآغة أدلقي (Αδελφων) أنطيوخوس بن...، كانيفوروس (κανηφορος) أرسينوي فيلادلفوس ديمونيكي إبنة فيلون في الرابع والعشرين من شهر بؤونة. في أوكسيرينخوس فوق ممفيس......بن.... يكفل لصالح إقليم أوكسيرينخوس من أجل (ضريبة) ال $_{77}$ (τεταρτονεικοστης) أوكسيرينخوس، المفروضة على حيوانات ذات الأربع (τετραποδων) في مدينة أوكسيرينخوس، وفقاً لـ... إتفاقية... من أجل ضمان الشخص الذي تعهد ب $_{17}$ في العام اللتاسع والعشرين مع ابوللونيوس الديويكيتيس (وزير المالية) بأن يضع كل ممتلكاته رهنا لدفع.... دراخة والتي ليس هناك أدين شك فيها، وتنفيذ الحكم سوف يكون بالرجوع إلى القرارات الملكية".

 ملتزمون لجباية هذه الضريبة وأن هؤلاء الملتزمين يتعهدون أمام الديويكيتيس بجبايتها وتقديمها إلى الخزانة الملكية وألهم يضعون كل ممتلكالهم رهن التاج ضماناً لتنفيف مهامهم الخاصة بالجباية هذه الضريبة، وأن هذه الضريبة جبيت بشكل نقدي. ويذكر ناشر البردية أن هذه الضريبة تفرض بأشكال عدة منها، – أي أحد أشكال هذه الضريبة - تلك التي نحن بصددها الآن وهي المفروضة على ذوات الأربع (١٠٠).

كما يتبين لنا من إحدى الوثائق البردية (۱۲ أن هذه الضريبة كانــت ضــمن ضرائب أخرى يؤديها مزارعو الملك عيناً، أي قمحاً أو شعيراً. مما يوضح لنــا ألهــا جبيت نقداً وعيناً.

ومن خلال بردية أخرى (١٣) تعود إلى النصف الأول من القرن الثالسث ق.م يتضح لنا أن هذه الضريبة (١٠/٠) قد جبيت بواقع خسة عشر دراخة وواحد أوبول. وإن كانت سطور البردية لم توضح لنا السبب الذي جبيت من أجله. ونعرف مسن البردية سابقة الذكر (١٤٠) ألها كانت تجبي علي ذوات الأربع من الحيوانسات. وتشيير بردية أخرى (١٤٠) إلى أن هذه الضريبة كانت تفرض على البضائع المصدرة من إقليم هيراكليوبوليس إلى إقليم أرمينوي. ولقد جاء في هذه الوثيقة:

"من إبيخاريس (Επιχαρης) إلى خايريمون (Χαιρημονι) تحية. حورس بن تيوتوس (Τεωτος) يصدر من غوينبيثميوس (Φμοινεθυμεως) في إقليم هيراكليوبوليس إلى هيرانيسوس (Ιεραν Νησον) آنيتين من النبيذ هيرانيسوس (οινου κεραμια β) واللتين لم تجب عليهما (ضريبة) السيرا إلى اللقاء".

ويفترض ناشر البردية أن الأشخاص الذين كانوا يقومون بتصدير البضائع كان يعطي لهم إيصالاً بنفس الصيغة. وكان عليهم أن يقدموه إلى الموظفين المختصين عند وصولهم إلى وجهتهم المقصودة (٢٠١٠). ويبدو أن هذه الإيصال كان يفيد بأن حامله قد أدى ما عليه من ضرائب مقررة من عدمه.

وفي إحدى الوثائق البردية (۱۷) فرضت هذه الضريبة عقدار 9% علي الصوف. وفي بردية أخرى (۱۸) أدي مزارعو الملك في قرية كيركيوسيوس ضريبة بهذا الاسم عيناً.

ويتضح لنا من خلال الوثائق السابقة أن ضريبة الـ1/1 لم تكن ضريبة واحدة، ولكن كان يندرج تحت هذه المسمي عدد من الضرائب الأخرى، علي السلع والخدمات، بحيث ألها كانت تسمي مجموعة ضرائب الـ1/1 (1/1) وهذا يعني أن هذه الضريبة كانت مفروضة على:

أ- البضائع التي يتم نقلها بين الأقاليم.

ب- كانت مفروضة على الصوف بمقدار ٥% .

ج- ألها كانت مفروضة على كل من كان يملك حيوانات ثقيلة، وبخاصة مزارعي الملك.

د- كانت هذه الضريبة تدفع عيناً أو نقداً.

ه- ألها كانت تفرض على نقل الحيوانات من إقليم إلى آخر (٢٠).

(٢) ضريبة نقل المحاصيل (φορετρον):-

مر بنا فيما سبق أن عملية نقل المحاصيل إلى الإسكندرية تمر بأربعة مراحل: -المرحلة الأولى: من أرض الفلاح إلى الصوامع الملكية بالقرى.

المرحلة الثانية: نقل المحاصيل إلى الصوامع الملكية في كل قسم/ مركز.

المرحلة الثالثة: نقل المحاصيل من الصوامع الملكية إلى الميناء.

المرحلة الوابعة: من الميناء عبر النهر إلى الإسكندرية.

ومن خلال إحدى الوثائق البردية (^{٢١)} يتبين لنا أن ضريبة الـ (ΦΟρετρον) أو نقل المحاصيل كانت تقدر بحوالي ١٢ % من كمية المحصول الذي كان يتم نقله من حقل كل مزارع ملكي.

ذلك أن مقدار الضريبة على -1771 أردب من محصول القمح كان 250 أردب أي حوالي 2.8 "خوينيكس" عن الأردب الواحد(77).

كما أنه كان هناك ضريبة تسمى (διαφορον φορετρον) وهي ضريبة إضافية فرضت من أجل النقل في حالة القرى التي كانت تقع على مسافات أقرب إلى الميناء منها إلى صومعة الغلال، وحيث أن هذه الغلال قد تم توصيلها بالفعل على حساب المزارعين فإنه في هذه الحالة، فإن هذه الضريبة (διαφορον φορετρον) فرضت كقيمة إضافية دفعت إلى الحمالين (۲۳).

وكما تبين لنا من إحدى الوثائق البردية (٢٤) في السابق أن المزارعين كانوا يقومون بنقل الغلال من حقولهم إلى المخزن الملكي بالقرية على دوائهم التي يمتلكونها. وعلى نفقتهم الخاصة. هذا في حالة نقلها إلى الصومعة. أما إذا كان الميناء أقرب إليهم من الصومعة ونقلوا الغلال إلى الميناء وليس إلى الصومعة، فيبدو لي أن ضريبة(διαφορον φορετρον) فرضت عليهم كبديل للنقل من الحقل إلى الصومعة.

وكمية أخرى من الجبوب الغذائية قدرها 7/7 اردباً دفع عنها ضريبة تسمى $(1)^8$ قدرها $(1)^8$ اردب حيث أن مقدار هذه الضريبة كان 10/7 على الممولة ولكن لم يتضح لنا من خلال البردية أن هذه الضريبة قد حسبت على أساس النقل بالسفن أو بالحمير $(7)^8$ لأنه وجد في نفس الوثيقة أن كمية من المحصول قدرها $(7)^8$ وقد أضيفت إلى مقدار الضريبة المقررة عليها $(7)^8$ اردب نظير مهام أخرى، وهي $(8)^8$ وقد أضيفت مثل هذا المقدار إلى الضريبة المستحقة

عن نقل ۱۰۱۵ أردب إلى الإسكندرية، وضريبة الــ($E\mu\beta\lambda\eta\theta\rho\alpha$) كانت عن نقل ۲۰۱۵ مولة (71).

(٣) ضرائب ذات صلة بالنقل:

(أ) ضريبة صيانة مكاييل الحبوب (Σιτομετρικον).

وكانت تدفع لصيانة المكاييل (٢٠٠). حيث كانت هناك مكاييل تصنع من النحاس (δοχικον) وأخرى من البرونز (χαλκον) لكيل الجبوب من عتلف الأنواع، وإزاء كثرة استعمالها فإلها من آن لآخر كانت تحتاج إلى صيانة، ولما كانت الحكومة تتفادى تحمل أي نفقات فإنه كان لا مفر من فرض ضويبة علي الفلاحين لمواجهة تكاليف صيانة هذه المكاييل (٣٠٠).

(ب) ضريبة تعويض الفاقد أثناء الكيل (Επιμετρον).

وكانت تفرض لتعويض الفاقد أثناء الكيل، بحيث أنه كان يضاف إلى كل أردب مقدار معين من الحبوب، ونتين من بردية الحية (٢١) سابقة الذكر: أن ضريبة السر (٤٠) قدرت علي (٩٠) أردباً من الشعير بــ(١٥) أردباً. وبعملية حسابية بسيطة يتضح أن الأردب من الشعير دفع عنه ٣/ خوينيكس ومن المرجح أن هذه الضريبة كانت تدفع عن الحبوب الغذائية بنسبة معينة لكل نوع شأنه في ذلك شأن الشعير.

(ج) ضريبة تنظيف الحبوب وغربلتها (κοσκινευτικον) وضريبة تنظيف الجرن (καθαρσις).

وهاتان الضريبيتان وجدتا في الوثائق (٢٦) مقرونتين ببعضهما البعض لأنه بعد تنظيف الحبوب وغربلتها كان لابد من تنظيف الجرن وإزالة ما به من مخلفات الحبوب (٢٢) ولقد وضعت نسبة متوية لكل نوع من الحبوب بالنسبة لتنظيفها وتنظيف

الجرن من بقاياها كضريبة تضاف إلى المحصول بعد تنظيفه، بحيث أن الملك كان يستولي على نصيبه نظيفاً كاملاً غير منقوص ويتحمل الفلاح هذا الفرق(٣٤).

ويتضح من خلال الوثائق التالية وجود تفاوت في معدل ضريبة تنظيف الحبوب وغربلتها وتنظيف الجرن،فتذكر إحدى هذه الوثائق الثانق أن مقدار الضريبة في حالة القمح كان ٣٠ حيث دفع عن مائة أردب ضريبة قدرها ثلاثة أرادب. و جاء فيها :-

" أن الحبوب المجموعة نقلت إلى الصومعة الملكية في القرية وكمية إضافية تبلغ ثلاثة أرادب على كل مائة أردب جعلت للتنظيف والغربلة(٣٦)".

* προσμετρουμενων των ρ αρταβων γ *

وفي وثيقة ثانية ($^{(4)}$ يتضح لنا أن كمية من القمح مقدارها $_{1}$ $^{(4)}$ أردب فقدت عند تنظيفها $_{1}$ $^{(4)}$ $^{(4)}$ $^{(4)}$ $^{(4)}$ أردباً فقدت عند تنظيفها $_{1}$ $^{(4)}$ $^{(4)}$ $^{(4)}$ $^{(4)}$ أردباً بنسبة $_{1}$ $^{(4)}$ تقريباً.

وتشير إحدى البرديات (٣٨) إلى أن قرية تبتونيس من بين القرى التي قام فلاحوا الملك بما بدفع ضريبة تنظف الجرن وكذلك تنظيف الحبوب وغربلتها.

وفي وثيقة أخرى (٢٩) نجد أن ضريبة تنظيف وغربلة القمح قد بلغت تقريباً ٥٠٠٠

وفي وثيقة أخرى(* أ) بلغت ضريبة تنظيف الجرن من ٢ % إلى ١ %.

(٤) ضرائب الحراسات المتعلقة بالنقل (ψυλακιται)

(أ) ضريبة حراسة صومعة الغلال الملكية

(φυλακιτικον) θησαυροφυλακτικον)

حيث كانت المحاصيل الزراعية التي يتم جمعها من الحقول. تودع في المخازن الملكية (βασιλικον θησαυροι) سواء في القرى، أو في

الأقاليم. تمهيداً لنقلها فيما بعد إلى أقرب الموانئ النهرية على ظهر الدواب، ثم تنقل بعد ذلك عبر النهر إلى الإسكندرية (١٠).

وثما لا شك فيه أن الإدارة البطلمية في مصر عينت العدد من الحراس لحراسة هذه الصوامع، وذلك؛ لمنع عصابات اللصوص من الاقتراب منها أو اقتحامها وسرقة ما بداخلها، وهم الذين أطلق عليهم لقب" ثيساوروفيلاكيس" (θησαυροφυλακες)

ولقد ظهرت ضريبة حراسة صومعة الغلال الملكية في الوثائق بصيغتين مختلفتين لمعني واحد، وهو ضريبة حراسة صومعة الغلال الملكية(٢٠٠).

الصيغة الأولى: هي (θησαυροφυλακτικον) الصيغة

الصيغة الثانية: هي (φυλακτικον) (46)

ولكن ناشري إحدى برديات" بيتري" "Petrie" ذكر أن (φυλακιτικον) كانت تعني حراسة الأرض وليس حراسة صومعة الغلال الملكية.

وتشير إحدى الوثائق (٤٧) أن هذه الضريبة كانت تحصل من المزارعين لدفع نفقات ومرتبات حراس الصوامع العامة/الملكية للغلال، لضمان حماية المحاصيل من الحرائق والسرقات.

ويؤكد ذلك أيضاً ما جاء في إحدى الوثائق (٤٨) بأن الحراس كانوا يحصلون علي مرتباقهم عيناً من المزارعين، ولقد بلغ أجر أحدهم أردب ونصف، وهذه البردية عبارة عن خطاب أرسله حارس يدعي سومويليس (Σομοηλις)، كان يقوم بحراسة صومعة الغلال العامة في قرية فيلادلفيا، إلى زينون، يطلب منه أن يعهد إليه بحراسة صومعة غلال إضافية في القرية نفسها، وذلك لأن الأردب ونصف الأردب الذي كان يحصل عليه من سكان القرية لم يعد كافياً لإطعامه وإطعام طفله.

وتطالعنا الوثائق بمقادير محتلفة طنه الضريبة، وكذلك بنوعيات محتلفة لمدفوعيامًا، ففي إحدى الوثائق التي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م. كان مقدار هذه الضريبة تسعة أرادب وفي أخرى تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م أيضا بلغ مقدارها أردبين من القمح وفي وثيقة ثالثة (1°) تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م بلغ مقدارها ستة دراخات وفي وثيقة رابعة (1°) تعود إلى منتصف القرن الثاني ق.م كان مقدار هذه الضريبة نصف أردب من القمح، وفي موضع آخر من الوثيقة نفسها كان مقدارها (1°) أردب من القمح. وفي وثيقة خامسة (1°) تعود إلى هاية القرن الثاني كان مقدارها أربع وعشرين أردباً من الشعير، وفي وثيقة سادسة أن جاء الشريبة كانت تدفع شعيراً.

ويبدو أنه كان لهذه الضريبة معدل محدد، مقداره نصف أردب من القمح عن كل أرورة، لكن هذا المعدل ونوعيته كانا يتفاوتان تبعاً لمستوي وجودة الأرض ونوعية محصولها. وإذا كان أردب القمح وحدة تقدير محاصيل الحبوب الغذائية، فإنه كان يمكن تحويل قيمة الشعير والذرة وفقاً لنسب مقررة كانت كالتالي، الشعير إلى القمح ٥ :٣، وكانت هذه النسب سائدة في منتصف القرن الثالث ق.م ولكنه يبدو أنه كان يمكن دفع هذه الضريبة نقداً بدلاً من دفعها عيناً، وذلك وفقاً للسعر الرسمي السائد آنذاك (٥٠٠).

(ب) ضريبة حراسة الصحراء (Ερημοφυλακια)

لقد لعبت الصحراء دوراً اقتصادياً كبيراً في حياة المصريين القدماء. فقد كانت الصحراء الشرقية غنية بوجود المناجم والمحاجر والصحراء الغربية تتميز بخصوبة تربتها ووفرة آبار المياه الجوفية بما، بالإضافة إلى ذلك فقد لعبت الصحراء الشرقية دوراً هاماً في عصر البطالمة، حيث أن طرق هذه الصحراء، والتي كانت تربط موانئ البحر الأهر من الشرق بالنيل من الغرب، كانت تنقل التجارة الشرقية القادمة عبر

البحر الأحمر، حيث كانت تفرغ في إحدى موانئ البحر الأحمر، ثم تنقل علي ظهور الدواب عبر طرق هذه الصحراء إلى النيل في الغرب(١٥)

ولأهمية هذه الطرق، التي كانت تعج بالقوافل التجارية والمسافرين فقد اهتم البطالمة كما اهتم الفراعنة من قبلهم، بتأمينها وحمايتها من قطاع الطرق وهجمات لصوص البدو وغيرهم من الطامعين في البضائع التي تحملها القوافل التجارية (٥٧).

ولقد جعل الفراعنة من بين جهازهم الشرطي ما يختص بحماية الطرق الصحراوية والإشراف عليها، وهو ما أطلق عليه في العصر الفرعوبي لقب (المازوري) ويعني "شرطة الصحراء" والتي اختصت بتأمين الطرق الصحراوية وهمايتها ضد هجمات قطاع الطرق، و إغارات البدو (٨٥).

وفي العصر البطلمي تغير لقب "المازوري" إلى لقب "إريموفيلاكيس" (Ερημοφυλακες) أي شرطة الصحراء أو حراس الصحراء. وتتكون الكلمة من مقطعين الأول منه هو إريموس (Ερημος) بمعني الصحراء أو الأرض المهجورة والثاني هو فيلاكس (ϕ υλαξ) بمعني حارس "أي حارس الصحراء أو الأراضي المهجورة" (ϕ 0).

ومن أجل الأهمية التي اكتسبها حراس الصحراء نتيجة لحمايتهم للقوافل التجارية التي ترتاد الطرق الصحراوية، وتأمينها ضد قطاع الطرق واللصوص والمتشردين في الصحراء، فقد فرضت ضريبة علي مصدري ومستوردي البضائع من وإلي مصر، من أجل الإنفاق علي إعاشة أولئك الحراس ،عرفت باسم ضريبة حراسة الصحراء "إريموفيلاكيا" (Ερημοφυλακια) أو التي كانت تجبي بواسطة الملتزمين في محطات الجمارك(٢٠٠).

وأبرزت لنا بعض الوثائق أن منف كانت محطة لدفع المكوس المحلية على مسا يرد إليها من بضائع وما يصدر منها. ولقد جني من إحدى القوافل التي كانت متجهة بين فيلادلفيا إلى منف مكوساً مختلفة كان من بينها مبلغاً من أجل حراسة الصحراء(١١).

(Y) الضرائب المفروضة على النقل النهري

لقد فرض البطالمة ضرائب مختلفة على النقل النهري سواء على السفن نفسها أو على مالكيها أو على البضائع التي تعملون عليها، أو على البضائع التي تحملها تلك السفن:

وكذلك على تسجيل هذه البضائع ومن هذه الضرائب:

(١) ضريبة الإثني عشر (δωδεκαδραχμια)

ولقد أشارت إحدى الوثائق البردية (١٣) والتي تعود إلى القرن الثالث ق.م إلى هذه الضريبة (δωδεκαδραχμια) والتي يفترض من اسمها ألها كانت تفرض مقدار اثني عشر دراخمة علي كل مائة أردب من حمولة السفينة، ولكن نجد في نفس الوثيقة أن نفس القيمة المالية دفعت على حمولة أقل في أماكن مختلفة (١٣).

(٢) ضريبة المفتش (ερευνητικον).

وكانت تدفع من قبل ربابنة السفن، لصالح مرتبات مفتشي الجمارك المحلية (ερευνητικον) وكانت قيمتها تتفاوت من نحو نصف أوبول إلى أربع دراخات (۱۴).

كما كان ربابنة السفن يقدمون قرابين للآلهة (١٥٠) حامية الملاحة، ويبدو ألها كانت تتحول إلى ضرائب يجمعها كهنة هذه الآلهة (٢١٠).

 $^{(7)}$ ضريبة كاتب السفينة $^{(7)}$ $^{(7)}$ $^{(7)}$ نفريبة في ثلاث مواضع منها $^{(7)}$ إلى هذه الضريبة في ثلاث مواضع منها $^{(7)}$

23-" γραμματι(κ)κον δραχμαι δ "

و في هذا الموضع قدرت قيمة هذه الضريبة بــ أربعة دراخمات.

24- " γραμματι(κ)κον δραχμη α "

كما قدرت في هذا الموضع بما قيمته واحد دراخة.

35- "γραμματι(κ)κον δραχμαι.....,"

وفي هذا الموضع فقدت قيمة هذه الضريبة، ولكن يبدو ألها اكثر من واحد دراحمة.

وكانت هذه الضريبة تدفع نظير مرتبات الموظفين الذين يسجلون شحنات السفن، ويرجح أن أرباب السفن كانوا هم الذين يدفعوها عن شحن سفنهم في الموانئ النهرية (١٨٠).

و تبين أنا من المواضع الثلاث التي ذكرت فيها هذه الضريبة أن قيمتها كانت تتفاوت ما بين دراخمة واحدة وأربع دراخمات (٢٩) ولكننا لا نستطيع الجزم إذا كان مرد هذا التفاوت إلى كمية الشحنة أم إلى قيمتها أم إلى طول المسافة أم إلى ذلك كله!! (٧٠).

- (٤) ضريبة الإنزال/ أو رصيف الميناء (Επιβαθρα).
- من المحتمل ألها كانت تدفع مقابل استخدام مكان لتفريغ الحمولة(٧١).
- (٥) ومن خلال إحدى الوثائق البردية (٢٠) يتضع لنا أن الحكومة كانت تفرض ضرائب علي سفن على سفن الأفراد سواء كانت علوكة ملكية شخصية أم مستأجرة، وفيما يبد أن قيمة هذه الضريبة قد بلغت ثلث دخل المركب (٢٠٠).
- (١) كما يتبين لنا من إحدى البرديات (٢٠) والتي تعود إلى القرن الثالث أن الملاحين كانوا يشاركون الملك في دخول السفن التي كان يمتلكها وكانت تروح وتعدو في قناة بطوليمائيس هورموس ميناء الفيوم حاملة الناس والبضائع، بحيث أن نعيب الملك كان ثلاثة أرباع دخل السفن ونصيب ملاحيها الربع الباقي. فضلاً

عن ذلك فإن الربانية كانوا يقدمون إلى الحراس (حراس الشواطئ) هدايا (^{٧٥)}، ولعلها كانت جزءاً مما يحملونه من بضائع.

(٧) أجرة الحراسة: (Φυλακιτικα)

ويبدو أن هذه الضريبة كانت تفرض علي ربابنة السفن نظير مرتبات الحراس الذين يرافقوهم أثناء إبحارهم عبر النيل في طريقهم إلى الإسكندرية، لحمايتهم من إخطار اعتداءات القراصنة ويؤكد ذلك ما جاء في إحدى البرديات (٢١٠) بأن أجرة مقدارها أربعة عشر دراخة جبيت مقابل حراسة إحدى الشحنات أثناء نقلها عبر النيل من هيرانيسوس "في الفيوم" إلى الإسكندرية.

المكوس الجمركية:

لقد اشتمل نظام الرسوم الجمركية البطلمي علي أعمال الجمارك الداخلية والحارجية (^{۲۷)}. فقد فرضت الرسوم الداخلية بدرجات متفاوتة علي البضائع المستوردة والمصدرة (^{۲۸)} والبضائع المنقولة إما عبر الحدود بين مصر العليا والوسطي، أو في النقاط الأخرى في البلاد، وأيضا بين إقليم وآخر (۲۹).

نعرف من خلال وثائق العصر الروماني أنه كان هناك عدد من الجمارك المحلية، عند حدود الأقاليم، وهماية طرق القوافل وكذلك في المرانى النهرية (١٠٠ ولكن معلوماتنا طفيفة عن مثل هذه الجمارك المحلية في عصر البطالمة – كما ذكر "نصحى" فإنه يكون من الإسراف في الرأي أن نستقي معلوماتنا عن عصر البطالمة في هذا الصدد من خلال الوثائق الرومانية ولاسيما أن حدود الأقاليم لم تبق كما هي في العصر الروماني (١٠٥).

ولقد ذكر "روستوفيتزف" أنه كان توجد في عصر البطالمة جمارك في كرانيس، وباكخيايس، وسوكنوبايونيسوس، وفيلادلفيا، وغيرهم من الأماكن التي كانت تقع علي حدود الصحراء في إقليم أرسينوي (الفيوم) وتربطهما بمنف طرق القوافل، وكانت تحصل في هذه الأماكن مكوس على ما يرد إليها وما يصدر منها (٨٢).

كما نتين من خلال إحدى الوثائق البردية (٨٣). والتي تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م أنه كان يوجد في إقليم أوكسيرينخوم محطة لجباية المكوس المقررة على انتقال الحيوانات من إقليم إلى آخر.

وتشير إحدى الوثائق البردية (١٤٠)، التي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م إلى وجود محطة للمكوس في "هيرانيسوس" لجباية المكوس المقررة على انتقال البضائع من إقليم إلى آخر، وجاء فيها:

"من إبيخاريس إلى خايريمون، تحية. حورس بن تبوس، يقوم بتصدير من "قرية" تموينيثيميوس في إقليم هيراكليوبوليس إلى هيرانيسوس، آنيتين من النبيذ لم تجب عليهما "ضريبة" السيرية" إلى اللقاء".

كما تشير أيضا إحدى البرديات (^{٥٥}) إلى أن محطة المكوس الموجودة في هيرانيسوس كانت تقوم بجباية المكوس المقررة علي البضائع المرسلة منها إلي الإسكندرية.

وفي إحدى البرديات ($^{(41)}$ التي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م ذكر في موضعين منها، محطة للمكوس في سخيديا ($\Sigma \chi \epsilon \delta 1 \alpha$) وذكر ناشر البردية أن سخيديا كانت مكاناً ذو أهمية على القناة التي تربط الإسكندرية بالفرع الكانوي للنيل ($^{(4V)}$.

وفي هذه المحطة كان يتم جباية المكوس المقررة علي البضائع التي تنقل عبر النيل إلى الإسكندرية، ولقد بلغ متوسط المكوس التي كانت تجبي علي البضائع من خلال هذه المحطة – من اثنين دراخة إلى عشرة دراخات (٨٨).

لقد ذكرت محطة مكوس سخيديا أيضا عند الجغرافي سترابون (^{٨٩)} حيث ذكر العدديا تبعد عن الإسكندرية بحوائي أربعة سخينون (τετρασχοινον) وبحا

مرسي (ναυσταθμον) للمراكب ذات الغرف التي يبحر عليها الحكام في طريقهم إلى مصر العليا (την ανω χωραν) كما أن بها أيضا مكس (τελωνιον) على البضائع التي ترد إليها من الجنوب والتي تأيّ إليها من الشمال".

كما كان يوجد في أقصى جنوب إقليم هرموبوليس (الأشمونين) $^{(1)}$ مركز للشرطة (ϕ υλακαι)، وفيه كانت تجبي مكوس عن البضائع المرسلة عبر النيل من منطقة طبية $^{(1)}$ ويطلق سترابون $^{(1)}$ علي هذا المركز، مركز شركة هرموبوليس (Ερμοπολιτική φυλακη).

ويذكر لنا سترابون (47 مركزاً آخراً من مراكز الشرطة، والتي كان من بين مهامها جباية المكوس الجمركية المقررة علي البضائع المرسلة عبر النهر من طيبة إلى الإسكندرية، وهو مركز شرطة طيبة (47 40 4

ويستخلص "فريزر" (Fraser) من ذلك كله أنه كان يوجد في هذه المنطقة، أي المنطقة الواقعة في جنوب إقليم هرموبوليس وفي شمال منطقة طيبة، مركزان للشرطة، وأنه كانت تجبي مكوس جركية عند بعض مراكز الشرطة إن لم يكن جيعها (15).

ونستخلص من إحدى برديات الحيبة (٩٠٠) والتي تعود عهد بطلميوس الثاني، أن البطالمة قد أقاموا في أنحاء البلاد مراكز عديدة للشرطة (φυλακαι)، وأنه كان من بينها مراكز كثيرة على النيل لتأمين سلامة الملاحة النهرية وضبط الملاحين الهاربين من السفن الملكية التجارية. وقد جاء في إحدى فقراقها: (٩١٠)

".......وإذا لم يسلمه إلى مركز الشرطة سوف يكون عرضة لنفس العقاب كلص، بالمثل، اترك الحراس في مواقعهم يراقبون البحارة الحاملين للعلامة ... من الأسطول، وبعد أن يقبضوا عليهم، عليهم أن يسلموهم إلى قائد مراكز الحراسة".

و تدل هذه البردية، على وجود العديد من مراكز الحراسة على امتداد لهر النيل تخضع لقيادة واحدة، وأن من مهام تلك المراكز هو ضبط الملاحين الهاربين من العمل في الأسطول الملكي، وإعادهم إلى العمل مرة أخرى وكذلك مراقبة السفن التي تروح وتغدو عبر النيل وخاصة الملكية.

أيضا جاء في فقرة أخرى، من فقرات البردية ذاهما(٩٧):

"الأشخاص المبحرون في النيل عليهم أن يرسوا أمام....في الأماكن المحددة، ولا يبحرون أثناء الليل....وأي من الأشخاص يفاجئ بطقس سئ ويضطره أن يرسوا علي ضفة النيل، عليه أن يذهب إلى السلطات المختصة ويخبر الشرطة عن السبب والمكان الذي رسى فيه".

ونخلص من هذه الفقرة أيضا إلى أنه كان هناك العديد من مراكز الحراسة على امتداد لهر النيل، وكذلك لأن "الأماكن المحددة" المذكورة في البردية، لابد ألها مراكز الشرطة أو على الأقل أماكن قريبة منها، ويبدو أن تلك المراكز لم يكن يفصل بينها مسافات بعيدة، وذلك طبقاً لما جاء في البردية – حتى يستطيع الملاحون إذ ما اضطرقم الظروف إلى أن يرسوا على ضفة النيل يمكنهم اللجوء إلى أقرب مركز للشرطة.

في عهد فيلادلفوس كانت مهمة حماية النقل النهري موكلة إلى الشرطة النظامية، التي تكونت في الأساس لهذا الغرض، ولكن في البر فقط، ثم أوكل إليها، بالإضافة إلى مهامها الأمنية في تأمين وحماية النقل النهري والبري، مهمة تحصيل

الضرائب المكوس الجمركية في محطات الجمارك المنتشرة في جميع أنحاء المبلاد وعلي الطرق المائية (٩٨).

ولقد تردد في العديد من الوثائق البردية ذكر محطة للمكوس الجمركية موجودة في ممفيس (منف)، ومنها ما جاء في إحدى برديات الحيبة (١٩٩ والتي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م.

"εμ Μεμφει γραμματικον δραχ μη α., επι κατω φυλακης" ويبدو أن هذه المحطة كانت مركزاً للحراسة كان من مهامها تحصيل الرسوم الجمركية عن البضائع التي ترد إلى ممفيس وتصدر منها.

كما ورد ذكرها أيضا في إحدى برديات زينون (١٠٠٠) والتي تعود إلى العام (٢٦١ ق.م) وهي عبارة عن خطاب مرسل من أحد رجال البلاط الملكي في الإسكندرية يشكو فيه من أن أحد موظفي سوسيستراتوس (Σωσιστρατος) رئيس محطة المكوس الجمركية في ممفيس، قد صادر وباع بعض الحديد الذي وجدوه على أحد مراكبه.

ويبدو من خلال هذه البردية أن مهمة موظفي محطات المكوس لم تكن فقط تحصيل الرسوم الجمركية المقررة على البضائع التي تحملها السفن، وإنما أيضاً إخضاع هذه السفن إلى تفتيش دقيق، ربما للتأكد من عدم وجود بضائع أو سلع لم تجب عليها مكوساً.

وفي بردية أخرى (۱۰۱ تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م تتحدث عن تحصيل مكوس جمركية عن شحنات الغلال التي تمر بمحطة مكوس منف في طريقها إلى الإسكندرية. ولقد كانت قيمة المكوس الجمركية في ممفيس تقدر علي كل مائة أردب من حمولة السفينة بحيث يدفع على كل مائة أردب، نولون (ναυλον) يقدر بمبلغ من حمولة السفينة بحيث يدفع على كل مائة أردب، نولون (ναυλον) يقدر بمبلغ (٤٥) درا همة نحاسية و (٤) درا همات فضية.

وتشير بردية أخرى (۱۰۰۰) تعود إلى عهد بطلميوس الرابع فيلوباتور، على ما يبدو، إلى أن ممفيس كانت مركزاً للحراسة النهرية، ومقراً للمفتشين الذين يراقبون شحن السفن، ولكن يبدو أن هدف هؤلاء المفتشين لم يكن فقط مراقبة شحن السفن بل يبدو أيضاً انه كان يدخل في نطاق عملهم تحصيل المكوس المحلية على البضائع الواردة إلى ممفيس أو الصادرة عنها، أو لعل هذا المركز كان يضم مكاتب لتفتيش السفن وأخرى لتحصيل المكوس المحلية (۱۰۳).

وتشير بعض الوثائق البردية (۱۰۴) إلى وجود طريق أهري يربط ممفيس بالإسكندرية منها وثيقة بردية تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م (۱۰۰۰) تتحدث عن نقل كمية من الغلال من ممفيس إلى الإسكندرية، جاء فيها:

"...... في الرابع والعشرين من شهر مسري يقر ديونيسيوس البحار (تاوكليروس) بأنه قد شحن فوق ظهر مركب مملوكة لإكسينودوس وإسكندر، ورباها اكتيوريس بن باسيس من ممفيس، من خلال نيخمبيس، وكيل الكاتب الملكي للنقل إلى الصومعة الملكية في الإسكندرية".

وبالإضافة إلى الطريق النهري الذي يربط ممفيس بالإسكندرية كان هناك طريق بري يربطهما بفيلادلفيا^(٢٠١) وكانت القافلة التجارية التي تتجه منها إلى ممفيس، عليها أن تدفع في محطة المكوس الآتي: .ه/ من ممن الحبوب بالإضافة إلى .../ من ممن دابة الحمل، ومبلغ آخر من أجل حراسة الصحراء، ومبلغ من أجل "ميناء ممفيس" ويبدو أن هذه المكوس كانت من أجل تحسين الطرق، وتسهيلها بين ممفيس وفيلادلفيا، مما يساعد على زيادة التبادل التجاري بينهما(١٠٠٠).

ومما سبق يتضح لنا أن ممفيس كانت تشهد نشاطاً تجارياً كبيراً، وخاصة فيما يتعلق بمسألة النقل، سواء البضائع التي تنقلها منها إلى الإسكندرية أو التي ترد من الإسكندرية إليها (غراً) أو تلك التي تحملها القوافل من فيلادلفيا إليها أو منها إلى

فيلادلفيا، مما جعل منها مقراً هاماً لتحصيل الرسوم الجمركية ، كما كانت مركزاً هاماً لحراسة السفن، ومقراً للمفتشين.

وتشير إحدى الوثائق البردية (١٠٠١) إلى المكوس الجمركية التي كانت تجبي علي البضائع التي كانت تمر من بيلوزيون (Πηλουσιωι) إلى الإسكندرية، حيث تحتوي هذه البردية على تقييم مفصل لبضاعة مرسلة، عبرت من منفذ الرسوم الجمركية في بلوزيوم في طريقها إلى الإسكندرية، وكانت تلك البضائع مشحونة على ظهر سفينتين يقودهما كل من باترون (Πατρων) وهيراكليديس (Ηρακλειδης) ومن المحتمل أن هاتين السفينتين هما جزء من أسطول أبوللونيوس (وزير مائية بطلميوس المثاني)، أي أن هذه الوثيقة البردية تتضمن المبالغ المستحقة من أبوللونيوس عن البضائع التي استوردها من سوريا في العام السابع والعشرين من عهد فيلادلفوس، ونستخلص منها أن البضائع المستوردة من الخارج كانت تنقسم إلى أربع فنات تبعاً لما يجبي عن قيمة كل منها من المكوس الجمركية (١٠٠١).

- (۱) الفئة الأولى: وهي البضائع التي كانت تجبي عليها مكوس جمركية بواقع ٥٠ (١١٠) وكانت تشمل النبيذ الحلو والنبيذ المكرر والنطل (وهو أول ما يرفع عن عصارة العنب السلاف) والزيت (١١١).
- (۲) الفئة الثانية: وهي البضائع التي كانت تجبي عليها مكوس جمركية بيسواقع ۱۱۲۰۰/۳۳۰ وكانت تشمل نبيذ خيوس وثاسوس (۱۱۳۰۰).

وربما تعطينا كلمة "εισαγωγης" معني دقيق عن استيراد النبيذ من الخارج، حيث كانت تعني الرسوم الجمركية المفروضة علي النبيذ بأنواعه. وأنما كانت متغيرة القيمة تبعاً لجودة الصنف منه (١١٤).

- (٣) الفئة الثالثة: وهي البضائع التي كان يجي عليها مكوس جمركية بواقع ٥٢ (١١٥) وكانت تشمل عسل اتيكا و رودس و ليكيا وغيرها من البلاد الإفريقية، وكذلك الجبن واللحوم و الأسماك المجففة والإسفنج والجوز والرومان والآنية الفخارية (١١٦١).
- (٤) الفئة الرابعة: وهي البضائع التي كان يجي عليها مكوس جركية بواقع ٢٠ %(١١٧) وكانت تشمل الصوف فقط(١١٨).

وفضلاً عن هذه المكوس المرتفعة كانت هناك ضرائب إضافية تجبي لأغراض مختلفة منها:-

- 1- ضريبة الباب (أو الداخل) (διαπυλιον): وكانت تفرض علي البضائع التي تنقل إلى داخل البلاد، أي التي تغادر بيلوزيون متجهة إلى الإسكندرية (۱۲۰).
- ضريبة صيانة أسطول (Τριηραρχημα): وكانت تفرض من أجل صيانة الأسطول، وكانت متعددة الأشكال (١٢٢).
- -۳ ضريبة الـ (Εκατοστη) ((1147): وهي ضريبة إضافية كانت تجبي في بلوزيوم علي هيئة رسوم للميناء المحلي، وكانت تقدر بـ ١% من محمل قيمة البضائع الواردة (١٢٤).
- 1- ضريبة (τετρακοσιαστη): يبدو من اسمها ألها كانت تجيي بواقع
 1- ضريبة (τετρακοσιαστη): يبدو من اسمها ألها كانت تجيي بواقع
 1- ضريبة (τετρακοσιαστη): يبدو من المعلق ا
- ٥- ضريبة (διακοσιαστη): هي ضريبة إضافية كانت تجبي في الإسكندرية بواقع ۱/۱ % من قيمة الواردات (۱۲۹).

٦- ضريبة الإبحار (ευπλοιας): كانت تفرض بواقع نصف أوبول عن الميتريتيس، ويبدو ألها كانت تجيي من أجل صيانة منارة الإسكندرية (١٢٧) أو ربما كانت محصصة الإيزيس آلمة فاروس (١٢٨).

وعما سبق يتضح لنا أيضا، مدي قيمة بلوزيون كمفتاح لمصر في الشرق تدخل عن طريقه كل منتجات سورية، كما كانت جماركها علي جانب كبير من النشاط في القرن الثالث ق.م ولكن بالرغم من ذلك، فإن نشاط بلوزيوم لم يكن شيئاً بالنسبة لنشاط الإسكندرية التي كانت موانيها تجذب إليها أنظار الشرق والغرب، فضلاً عن أن موانيها النهرية والتي كانت متصلة بالنيل عن طريق ترعة رشيد. كانت علي اتصال مباشر بطريق القوافل الموصل إلى أعماق القارة الإفريقية، وهكذا كانت الإسكندرية هي المركز الأساس الذي تستقبل عن طريقة مصر كل ما تحتاجه إليه من الحارج (١٢٩).

ولقد اتخذ البطالمة مجموعة من التدابير كان من شألها منع أي محاولات للتهرب من دفع المكوس الجمركية المقررة وتبين لنا ذلك من خلال إحدى الوثائق البردية (١٣٠) والتي تضمنت أمراً ملكياً جاء فيه:

١- كان محظوراً منح إعفاءات من الأموال الملكية.

۲- عدم السماح بنقل أي سلع عبر النيل دون الحصول علي ترخيص (Συμβολον)
 موظف أخرى عنص (۱۳۱).

ويبدو أن هذا التهرب كان يحدث على الأقل في بعض الأحيان عن طريق الاستعانة بذوي النفوذ، ذلك أن رسالة (١٣٢) موجهة إلى زينون (وكيل أعمال أبوللونيوس وزير مالية بطلميوس الثاني) تحدثنا جباية مكوس جمركية على الملابس المرسلة إلى الإسكندرية من محقيس أو ما يجاورها، ويؤكد كاتب البردية أن شخصاً

مثل زينون يستطيع التخلص من مثل هذه المضايقات. وليس هذا هو المثل الوحيد الذي ينم عن الالتجاء إلى ذوي النفوذ للإعفاء من المكوس الجمركية، حيث تحدثنا إحدى البرديات أن زينون وكيل أعمال أبوللونيوس قد قام باستيراد شحنة من البضائع والعبيد من غزا (Gazah) ولكن موظفي الجمارك قاموا بمصادرها وكذلك العبيد، وذلك لأنه لم تحصل عنهم المكوس الجمركية المقررة، وأيضاً لعدم وجود تصريح رسمي بهم. وعندما علم أبوللونيوس ووكيله كريتون (Kpitov) صرحوا إلى موظفي الجمارك بأن تلك البضائع تخص زينون، وبالتالي استعادهم زينون مرة أخرى (١٣٥٠).

ولضمان عدم التهرب من دفع المكوس الجمركية، أيضا كان قباطنة السفن قبل أن يبحروا بحمولاقم عليهم أن يقسموا بأقم لن يمروا بمراكز الشرطة دون أن يقفوا. وذلك لدفع الرسوم المقررة علي ما يحملون من بضائع. ويدل علي ذلك ما جاء في إحدى برديات "زينون"(١٣٤) بأن شخصاً يدعي "ميتخوبسيس" (Μετχωψις) ربان مركب عملوكة لأبوللونيوس يقسم بأنه إذا شحن سفينة ببضائع عليها مكوس جمركية، فإنه لن يمر بمراكز الشرطة دون أن يقف.

وبالإضافة إلى المكوس الجمركية التي كانت تفرض علي انتقال البضائع والحيوانات، فقد كانت تفرض مكوس علي المسافرين عبر الطرق المؤدية من الإسكندرية إلى داخل البلاد (Χωρα) ونتبين ذلك من خلال القرار الملكي (١٣٥).

الذي نص على أن:-

"الأشخاص الذين يسافرون على الأقدام من الإسكندرية إلى داخل البلاد بالطريق البري الذي يؤدي إلى......والأشخاص الذين يعبرون عن ضفة إلى أخرى يجب ألا يدفعوا و ألا يؤخذ منهم اكثر من العوائد القانونية".

ولكن هذا القرار الذي نستقر منه هذه الحقيقة لا يحوي بمقتضاه (١٣١) وإن دل هذا القرار على شئ، فإنما يدل على أن فرض عوائد على المسافرين، كما يدل على عبث المكلفين بجمع هذه العوائد إذا يبدو ألهم كانوا يستبدون بالمسافرين ويجبون منهم لفائد هم الخاصة اكثر عما يفرضه القانون (١٣٧) وإذا كانت هذه الوثيقة لا تكشف هوية المكلفين بجمع العوائد على المسافرين فإنه يبدو انه كان يقوم بذلك ملتزمون (١٣٨).

ولقِد تنوعت الوثائق (۱۳۹ التي نتبين منها فرض رسوم علي من يسافروا أو ينتقلوا من إحدى هذه الوثائق:-

"في الخامس من شهر كيهك، العام السابع والأربعين قدم سيبيوس إلى الخزانة المالية الملكية في كروكوديلوبوليس التي يتولي إدارها أنطيوخوس رسم العبور (Προμιδων) من" باثوريس" (Παθωρης) عن السنة نفسها، أربعمائة دراخمة".

ونظراً لكبر المبلغ المذكور في الوثيقة، يبدو أن سيبيوس الذي قام بدفع الضريبة في الحزانة المالية الملكية في كروكوديلوبوليس، كان ملتزم هذه الضريبة، ولا مجال هنا لافتراض أن كروكوديلوبوليس كانت عاصمة إقليم أرسينوي وإغا – وكما جاء في الوثيقة – كانت عاصمة إقليم "باثوريس" التي كان بماخزانة مالية تم إبداع رسم العبور بما $(^{12})$ ويتبين من وثائق عديدة أن رسوم العبور – عوائد المسافرين رسم العبور بما $(^{12})$ ويتبين من وثائق عديدة أن رسوم العبور – عوائد المسافرين عديلة مثل الحزائن المائية الملكية في أماكن مختلفة مثل الحيبة و إدفو و ديوسبوليس ماجنا وأرسينوي $(^{111})$.

وإزاء حرص البطالمة الشديد علي مواردهم من تحصيل الضرائب علي اختلاف أنواعها، فأنه يستبعد أن يكونوا قد تركوا مسألة نقل البضائع بطرق القوافل أو غيرها من الطرق البرية دون تنظيمها على غط عائل غط نقلها بالنيل (١٤٢).

وكان الغرض الأساسي عن فرض المكوس الجمركية الداخلية هو ملء الخزانة المالية البطلمية بأكبر قدر عن عوائد تلك الجمارك، لذلك فقد كانت المكوس الجمركية الداخلية اكثر أهمية عن تلك المفروضة لعي البضائع القادمة من الخارج (۱۲۳) والتي كان الهدف الأساسي منها حسب قول "فريرز" هو حماية الصناعات الوطنية وبشكل خاص الاحتكارات الملكية، وكانت تفرض بشكل خاص على السلع التي لها نظير داخل المبلاد (۱۶۶) ولوأن "بريو" تري أن الغرض الأساسي من المكوس الجمركية المرتفعة، لم يكن حماية المنتجات المصرية في حد ذاها، بقدر ما كان الغرض منها حماية موارد الملك البطلمي منها (۱۶۰).

ثانياً: العصر الرومايي:

بعد أن تحدثنا عن الضرائب والمكوس التي كانت مفروضة على النقل في العصر البطلمي، يأتي الحديث عن الضرائب والمكوس التي كانت مفروضة على النقل في مصر في عصر الرومان.

أولاً: الضرائب:

فرض الرومان العديد من الضرائب علي النقل البري والنهري، أي علي البضائع التي تنقل براً من إقليم إلى آخر، أو من مختلف الأقاليم إلى الإسكندرية في حالة النقل النهري، أو علي القوافل التجارية التي تنقل البضائع عبر الطريق الصحراوية التي تربط بين النيل والبحر الأحمر، فضلاً عن الهم فرضوا ضرائب عديدة وبأشكال مختلفة على دواب النقل.

(١) الضرائب المفروضة على دواب النقل:

عندما غزا "أوكتافيوس" مصر ظلت أغلب أراضي مصر الجيدة في حوزة الإمبراطور الجديد. وتطورت الملكية الخاصة للحيوانات المتزلية بجميع أنواعها، ومن بينها حيوانات النقل، تطوراً تدريجياً يكاد يشبه في جانب على تطور الملكية الخاصة

للأراضي (١٤٦) فقد منح بعض الأفراد حق امتلاك الحيوانات بصفة دائمة في حالة الموافقة على دفع ضريبة سنوية ثابتة (١٤٧).

ولقد كان على ملاك الماشية أن يقدموا تقريراً سنوياً إلى الحكومة بما في حوزهم من ماشية وخاصة تلك التي تستخدم في النقل وذلك حتى يتسنى للحكومة فرض الضرائب اللازمة عليها.

ولقد كانت تقارير الماشية (απογραφαι προβατων) ترسل إلى حاكم الإقليم (الاستراتيجوس) والي موظفين الإقليم (الاستراتيجوس) والكاتب الملكي (الباسيليكوجرامتيوس) والي موظفين آخرين تربطهم علاقة بذلك (۱٤٨).

تقارير الجمال (απογραφαι καμηλων).

أول تقرير للجمال يمكن تحديده، يعود إلى العام ١٣٦ م. ولقد بلغ عدد تقارير الجمال من العام ١٣٦ م إلى ٢١٦- ٢١٧م واحد وثلاثين تقريراً من قري مختلفة، مثل قرية "ديونيسياس" و "كرانيس" ومن مدينة أرسينوي. ولكن الغالبية العظمي من تلك التقارير جاءت من سوكنوبايونيسوس، بداية طريق القوافل التجارية الهامة (١٤٩).

وأول تقرير للجمال (١٥٠٠) والذي يعود للعام ١٣٦/١٣٤م اعد من قبل أحد مربي الجمال (καμηλοτροφος) من قرية كرانيس ومرسل إلى ستراتيجوس إقليم أرسينوي وهذا التقرير مشفوع بقسم بأن هذا المربي في حوزته الجمال ما يصل إلى النين وسبعين جملاً، وخمس وخمسون منهم كاملي النمو وسبعة عشر، لم يكتمل نحوهم بعد، كما اشتمل التقرير أيضا علي أسماء ملاك الجمال، ويفترض ناشر البردية أن مربي الجمال، والذي يدعي "ديوسقوروس" يعمل كرئيس أو أكبر أفراد نقابة ملاك الجمال سناً، وقد شاركه في عمل هذا التقرير ستة من أكبر أعضاء النقابة سناً (١٥٠١).

تقارير الحمير (απογραφαι ονων)

لم تكن تقارير الحمير متوافرة بكثرة مثل تقارير الجمال، ويرجع "والاس" قلتها إلى سببين مجتملين:

أولاً: أن الحمير لم تكن جميعها خاضعة لفرض الضرائب.

ثانياً: أن التقارير الخاصة بالحمير التي تخضع للضرائب، ربما أعدت بطريقة ما تختلف عن تلك التي أعدت بما التقارير الصادرة من ملاك الجمال (١٥٢).

ولقد اختلف المؤرخون حول إرسال التقارير الخاصة بالحمير والغرض منها، فينما يري "ميير" (Meyer) (10°). أن تقارير الحمير كانت ترسل إلى موظفي الأقاليم (الاستراتيجوس و الباسيليكوجرامتيوس) بغرض إعداد قوائم بالحمير التي تخضع للضرائب واحتساب قيمة الضرائب المختلفة. فإن اليويلين (10°) يرفض رأي "ميير" هذا على أساس أن "ميير" استند على أن التقارير كانت ترسل إلى موظفي الإقليم بينما ثبت من خلال الوثائق البردية أن التقارير الخاصة بالحمير كانت ترسل إلى جامعي الضرائب، فضلاً عن أن "ميير (10°) افترض أن بردية (P. Hamb.I.33) كانت عبارة عن قائمة لملاك الحمير العموميين والخصوصيين، وان هذه القائمة جمعت بغرض فرض الضرائب، بينما يري "لليويلين" أن هذا الافتراض مشكوك فيه، لأن الوثيقة يبدو أنما أعدت بغرض تسجيل محترفي مهنة النقل (ανηλαται) وعدد حيرهم التي استخدمت في نقل الغلال وليس بغرض فرض الضرائب (20°). ويري مباستيان ((10°)) (Sijpesteijn) أن التقارير كانت ترسل إلى جامعي الضرائب بغرض إعفاء الأشخاص الذين يستخدمون حميرهم في الزراعة أو التجارة من دفع ضرائب على تلك الحيوانات.

ويري "والاس" أن تقارير الحمير لم تكن ترسل إلى الاستراتيجوس و الباسيليكوجرامتيوس كما في حالة الجمال. والماشية الأخرى (مثل، الأغنام والماعز)

بل كانت ترسل مباشرة إلى جامعي الضرائب المفروضة على الحمير، وإن كان هناك بعض التقارير الحاصة بالحمير كانت قد أرسلت إلى موظفي الإقليم (١٥٨).

كما أن "والاس" يري أن قيمة الضريبة المفروضة علي ذكر الحمار كانت أعلي أو أقل من القيمة المفروضة علي أنثى الحمار. أو ربما واحداً من تلك الفئات لم تكن خاضعة لفرض الضرائب أو الحدمة في السخرة (١٥٩) وان الحمير المستخدمة في الأعمال الخاصة بمالكها اختلفت عن تلك التي تم تأجيرها للآخرين (١٦٠).

ويتضح أن ملاك الحمير كانوا يرسلون تقارير بما في حوزهم من حمير إلى جامعي الضرائب، فضلاً عن إرسالها إلى موظفي الأقاليم بغرض احتساب قيمة الضرائب المفروضة على تلك الحمير، ولكن يبدو أن الحمير التي كانت تستخدم في الزراعة وربما تلك التي كانت تستخدم في التجارة قد أعفيت من فرض الضرائب، ويبدو أن الحمير التي كانت تخضع للضرائب هي تلك الحمير التي كانت تستخدم في النقل فقط، وبشكل خاص الحمير المملوكة ملكية شخصية، فلا يعقل أن الحمير العامة المملوكة للدولة والتي كانت تستخدم في النقل أيضاً، كانت خاضعة لفرض الضرائب.

بعد أن تناولنا الحديث عن تقارير الدواب التي كانت تستخدم في النقل والغرض منها، ومن الذي كان يرسلها، ومن الذي كانت ترسل إليه، سنتناول الآن الحديث عن الضرائب المفروضة على دواب النقل، وسنكتفي هنا بعرض الضرائب المفروضة على دواب النقل، وسنكتفي هنا بعرض الضرائب المفروضة على الحمير والجمال.

رأ) الضرائب المفروضة علي الحمير (Τελεσμα ονων)

وقد فرضت فقط على ملاك الحمير، وكان ملاك الحمير طبقاً لهذه المضريبة، إما أن يقدموا الحمير إلى الدولة لكي تظل تحت تصرفها لمدة خسة أيام، أو الهم عليهم أن يقدموا إلى صومعة الغلال الملكية كمية من الغلال توازي عمل الحمير لمدة خسة أيام (١٦١) وذلك طبقاً لما جاء في بردية (١٦٠) ذكرت أن بعض الأشخاص قد قدموا حميرهم للعمل لذي الدولة، بينما آخرون لم يكونوا يملكون حميراً قد قدموا كمية من الغلال تعادل قيمة العمل الذي كانت حميرهم مستؤديه لدي الحكومة.

ويشير "لليويلين" إلى أن ملاك الحمير أيضاً كانوا يقدمون إلى الدولة غلالاً أو أموالاً، مقابل إعفائهم من ضريبة الخمسة أيام المفروضة على الحمير (πενεθημερος ονων) ويستند في رأيه هذا إلى ما جاء في إحدى البرديات حيث أن أحد ملاك الحمير كان عليه أن يدفع γ/γ من سعر الحمار، أو الحمير التي كان يملكها مقابل إعفاءه من هذه الضريبة (۱۲۳) وأيضاً إلى ما جاء في إحدى البرديات (۱۲۴) بأن أحد ملاك الحمير دفع ثمانية دراخات مقابل الإعفاء.

۲- ضريبة الستة دراخات (εξαδραχμια)

وقد فرضت على الحمير بقيمة منوية تعادل ستة دراخات وكان الملتزمون المختصون بتحصيل هذه الضريبة يطلق عليهم (ἐξειληφοτες) أي محصلو ضريبة الستة دراخات والتقارير الخاصة بالحمير كانت ترسل إليهم لتقييم الضريبة المفروضة عليهم وغالبية التقارير الخاصة بالحمير أتت إما من إقليم أوكسيرينخوس أو من إقليم هرموبوليس، و أرسلت إلى ملتزمي ضريبة الست دراخات (١٦١) والجدول الآن يوضح ذلك.

المرجع	التاريخ	ائكان	الضربية	
P. Oxy, XII, 1457.	P. Oxy, ق.م ۳−٤ ق.م XII, 1457.		οι εξειλφοτες την εξαδραχμιαν των ονων	

P. S. 1, VII, 785	۰ ۹۳	هرمويوليس	οι εξειλφοτες την εξαδραχμιαν. των ονων	
P. Sarap.	P. Sarap. مرموبولیس ۱۹۹		οι εξειλφοτες την εξαδραχμιαν των ονων	

وعلي الرغم من أن الضريبة كانت تسمي ضريبة الست دراخات نسبة إلى مقدارها، إلا أن هناك من الوثائق ما يشير إلى أن هذه الضريبة دفعت بمقدار خسة دراخات وواحد أوبول(١٩٧٧).

ويرجع "لليويلين" هذا التناقض بين اسم الضريبة وبين الكمية المدفوعة إلى أن بعض الأشخاص ربما سعوا إلى الإعفاء أو الخصم من جزء من هذه الضريبة (١٦٨).

۳- ضريبة (διπλωμα ονων):

ويدل اسمها "ضريبة الترخيص" (License tax) علي أن دافعها ربما تمتع بالإعفاء من شئ ما (١٦٩) ويشير "لليولين" إلى أن دافعها ربما اعفي من العمل في خدمة الدولة (١٧٠).

(ب) الضرائب المفروضة على الجمال (Τελεσμα καμηλων)

ويرجع فرضها إلى العام من ١٣٦ ميلادية إلى العام ٢١٦ ميلادية وذلك حسب التقارير المتعلقة بالجمال والتي أرسلت من قبل مربي الجمال إلى ستراتيجوس إقليم أرسينوي لاحتساب الضرائب المفروضة عليها (١٧١).

وتشير هذه التقارير إلى نوعين من الجمال، الجمال الناضجة (Τελειοι καμηλοι) (۱۷۲). (Πωλοι καμηλοι) فير الناضجة (الناضجة (الناضجة ويشير "والاس" إلى أن الجمال غير الناضجة ويما لم تكن تخضع للضرائب، على أساس ألما لم تدرب على الخدمة في القوافل التجارية وعلى الرغم من ذلك فإنه ليس هناك دليلاً أكيد بأن الجمال الصغيرة في العصر الروماني كانت تعفي من فرض الضرائب لفترة طويلة (۱۷۳) وفي إقليم أرسينوي ويما كانت الضرائب المقروضة على الجمال

تقدر بس عشرة دراخمات عن الجمل الواحد في العام (۱۷۵). ولكن يبدو أن هذه القيمة كانت غير ثابتة حيث نتين من خلال إحدى البرديات (۱۷۵) وهي عبارة عن قائمة بالمبالغ المدفوعة من قبل بعض الأشخاص كضريبة علي ما يمتلكونه من جمال. أن قيمة الضريبة كانت غير منتظمة أو ليست ثابتة، حيث جاء في هذه البردية أن قيمة الضريبة كانت 1 دراخمة وذكرت هذه القيمة ثلاث مرات "كما جاءت القيمة الضريبة كانت (٤) أوبول "مرتين"، و (٦) دراخمات، ٢ دراخمة "مرتين"، و دراخمة "مرتين"، و دراخمة "مرتين"، و دراخمة "مرة و احدة" و (١١) دراخمات خصصت لل (Φορος δευτερος) "إيجار ثان" علي الرغم من أن "والاس" يشير إلى عدم وجود دليل علي أن الـ (Φορος) أو الإيجار" قد دفع من قبل مستأجري الجمال أو الحمير من المدولة (١٢١).

(ج) ضرائب الحراسة(Τελος φυλακια)

كانت تفرض مقابل توفير الحراسات اللازمة لتأمين البضائع المنقولة أو تأمين المسافرين أنفسهم، وكانت تصرف لإعاشة الحراس الذين يقومون بهذه الخدمات، ومن هؤلاء الحراس.

(١) حراس الصحراء (Ερημοφυλακες)

وقد كان وجودهم ضرورياً لحماية القوافل التجارية التي تسافر بين القيوم وواحات الصحراء الغربية (الصحراء الليبية) وقوافل الحمير والجمال التي تمر بين الفيوم و ممفيس (۱۷۷) فضلاً عن هاية البضائع المستوردة والمصدرة من والي مصر، إذ أن حراس الصحراء كانوا يقيمون في العديد من مراكز أو أبراج الحراس والمحطات على امتداد الطرق الصحراوية وخاصة تلك التي تربط بين النيل والبحر الأحمر وذلك لتأمين المسافرين والبضائع المنقولة عبر تلك الطرق ضد قطاع الطرق واللصوص وجباية المكوس الجمركية منها في الوقت نفسه (۱۷۸).

وفي إقليم أرسينوي كانت ضريبة حراس الصحراء تجبي علي حدود الإقليم، ويفترض "والاس" أن هذه الضريبة كانت ضريبة إضافية بلغت ٣% علي المرور بين إقليم أرسينوي وواحات الصحراء الغربية. ولقد جمعت بغرض إعاشة شرطة الصحراء، ومع أنه ليس هناك دليل علي أن هذه الضريبة قد فرضت علي البضائع المنقولة إلا أنه ليس من المكن ألا تكون هذه الضريبة قد فرضت خاصة وأنه في وقت النورات ووقت زيادة هجمات اللصوص وقطاع الطرق، كان وجود شرطة الصحراء ضرورة لا غني عنها (١٧٩).

إن ضريبة حراس الصحواء، وهي الوحيدة من بين الضرائب المقروضة في عطات المكوس الموجودة على حدود إقليم أرسينوي التي كانت تجبي على الجمال والحمير التي لم تكن تحمل حولات، ولم يكونوا أنفسهم بغرض التصدير. وكانت هذه الضريبة على الحمير التي لا تحمل حولات تقدر بدراخمة واحدة، وعلى الجمال التي لا تحمل حولات بقيمة (٢) دراخمة (١٠٠٠) فكانت الجمال التي تسافر بين "بروسوسوبيس" (Προσοπιτος) في الدلتا وبين سوكنوبايونيسوس في أرسينوي، تفرض عليها ضريبة قدرها ٨ دراخمات المكوس القائمة على حدود الأقاليم الثلاثة التي الإيصالات المستخرجة من محطات المكوس القائمة على حدود الأقاليم الثلاثة التي موت بما الجمال أثناء رحلتها، مقابل السماح لها بالمرور، ويفترض "والاس" أن الثمانية دراخمات التي حصلت على الجمال كانت منة دراخمة ضريبة على الجمال و دراخمتان لصالح ضريبة حراس الصحراء (١٨٠٠).

(Τοταμοφυλακες) حراس النهر

اتسمت عمليات النقل النهري منذ القرن الأول الميلادي بالسمة العسكرية فقد شارك الجنود في الإشراف علي السفن المحملة بالبضائع في النيل (١٨٣) وتذكر لنا الموثائق انه في عام ١٩٣م، كان المرافق لشحنات القمح كحارس أو (إبيبلوس) لها جندي من الكيبة الثانية والعشرين. وفي عام ٤٢ رافق قائد المائة (هكاتونتارخي)

(Εκατονταρχη) حمولة سفينة من القمح كانت مبحرة من النيل كحارس أو إبيبلوس لها (١٨٤) كما تشير إحدى البرديات (١٨٥) والتي تعود إلى عام ٧٧م، إلى أن حارس من الفيلق الثاني كان يرافق سفينة محملة بالبضائع في رحلتها إلى الإسكندرية.

وكانت مهمة هؤلاء الحراس هاية السفن وما تحمله من بضائع ضد أي خطر قد تتعرض له أثناء رحلتها(١٨٦).

ومن أجل الإنفاق على حراس النهري كانت تجي ضريبة المرب النهري كانت تجي ضريبة (عرب الإنفاق على المرب النهرية المرب ا

وبالإضافة إلى ضريبة حراس النهر كانت تجبى ضريبة كانت تسمي ضريبة محطات الحراسة النهرية، وكانت تجبى من أجل الإنفاق على بناء وصيانة محطات الحراسة النهرية (١٨٨).

(ج) ضرائب نقل المحصول (форетроу)

لقد فرضت الدولة العديد من الضرائب على نقل المحاصيل، بمراحله المختلفة، ومنها:

(١) ضريبة النقل على ظهور الحمير (φορετρον ονηλαται)

وقد فرضت في العصر البطلمي وكانت تدفع من أجل تكلفة النقل البري (ονηλαται) عند نقل المحصول من الحقل إلى صومعة الغلال الملكية وذلك علي ظهور الخمير وظلت قائمة في العصر الروماني (۱۸۹).

(٢) ضريبة نقل الأنونا (للمواد التموينية) (φορετρον ευθηνιας)

وكانت في العصر البطلمي عبارة عن إمدادات مخصصة لإطعام سكان الإسكندرية. وفي العصر الروماني، استخدمت الأنونا لإطعام أهائي الإسكندرية بالإضافة إلى إرسال الأنونا العسكرية والمدنية إلى روما (۱۹۰ ومن المفضل أن نربطها بأول ظهور للقب "يوثينيار حيس" (ευθηνιαρχης). ويعني "مراقب التموين" وهو أحد المناصب البلدية التي أنشأها الإمبراطور أغسطس (۲۷ ق.م — المحموين" وهو أحد المناصب البلدية التي أنشأها الإمبراطور أغسطس (۲۷ ق.م — 1۹۶).

ولقد كانت عقوبة تصدير الحبوب من مصر الوسطي سواء إلى مصر السفلي أو العليا، هي الموت وذلك في حالة إذا ما كانت هناك تعليمات بإرسالها إلى الإسكندرية (١٩٣٠) وذلك ربما يوضح لنا مدي أهمية الأنونا بالنسبة للأباطرة الرومان.

وكانت إمدادات الغلال المهمة الرئيسية لجلس البلدية، وأصحاب المناصب البلدية (١٩٤).

(٣) ضريبة ألنقل العامة (٥ημοσια φορετρα)

ويبدو ألها كانت خاصة بنقل الغلال من صوامع الغلال إلى الوجهة الأحسرة للغلال أو علي الأقل المتجهة إلى الخطات التي تقع بالقرب من النهر وخصوصاً عندما اصبح النقل خدمة إلزامية (١٩٥٠). وربما كانت هذه الضريبة تجبي كضريبة إضافية أو تكميلية، لتغطية أي عجز في تكاليف النقل. ولقد دفعت هذه الضريبة من قبل مستأجري الأراضى الملكية والأراضى الخاصة (١٩٦١).

(\$) ضريبة الغلال الإضافية (προσμετρουμενα)

لقد وضع الرومان مقاييس عالية للغلال التي سوف يتم شحنها إلى روما، لذلك فقد حرص الرومان علي أن تكون الغلال التي يقدمها دافعو الضرائب نظيفة غير مغشوشة ومنخولة. وهذا السبب أيضاً فرض الرومان هذه الضريبة، كمكيال إضافي يضاف إلى الشحنة لتغطية أي عيب قد يظهر بالشحنة، بأن تكون مثلاً غير نظيفة أو مغشوشة أو بحا تراب أو بحا نقص في الوزن. ومن ثم فإن هذه الضريبة تعوض تلك العيوب(١٩٧٠). فضلاً عن أن تلك الضريبة كانت تفرض لتغطية تكلفة نقل الحزم (Θραγματηγιας) والأجولة (σακκηγιας) التي كانت تنقل عن طريق الحمير والجمال من الحقل إلى صوامع الغلال المحلية (١٩٨٠).

(δραγματηγια) ضريبة نقل الحزم

ويبدو ألها كانت مفروضة على مستأجري أراضى الدولة وذلك لتغطية تكلفة نقل أجولة الغلال من الحقل عن طريق دواب النقل الخاصة بالدولة(199).

(٦) ضريبة نقل الأجولة (φορετρον σακκηγιας):

ويبدو أن هذه الضريبة كانت مفروضة على مستأجري الأراضي العامسة والخاصة (٢٠٠٠ وكانست هسذه الضسريبة يستم توصسيلها أحيانساً مسع ضسريبة (δημοσια φορετρα)

(٧) ضريبة الفرق/أو الاختلاف (διαφιρον φορετρον) . ويبدو ألها كانت ضريبة تكميلية لتغطية أي عجز في تكاليف النقل (٢٠٢).

(٨) ضريبة (φορετρα επικλασμου) = (تقليم أشجار الفاكهـــة /أو التطعيم) $^{()}$

ليس واضحاً تماماً الفرض الذي فرضت من أجله هذه الضريبة ولكنن ربحاً فرضت على نقل المحاصيل من صوامع الغلال إلى النهر(٢٠٣).

$^{\circ}$. (φορετρον επισπουδασμου) ضريبة النقل السريع (٩)

وكانت خاصة بالنقل عبر النهر من الميناء إلى الإسكندرية، وكما يبدو من اسم هذه الضريبة أنما خاصة بالخدمة العاجلة لنقل الغلال (۲۰۶ ولقد ذكرت هذه الضريبة في العديد من الوثائق (۲۰۰ وكانت تدفع في بعض الأحيان نقدا (۲۰۰ وفي أحيان أخرى عيناً (۲۰۰ وكانت في بعض الأحيان يستم توحيدها مسع ضريبة الساخرى عيناً (προσμετρουμενων) وأحيانا أخرى مسع ضريبي الساخري مسع ضريبي السافريني الموليني المولينينيني المولينينيني المولينينينين المولينينينين المولينينين المولينينين المولينينين المولينين المولينينين المولينينين المولينين المولينينينين المولينينينين المولينينين المولينين المولينين المولينينين المولينين المولينين المولينينين المولينين المولينين المولينين المولينينين المولينين المولين المولينين المولينين المولينين المولين المولين المولينين المولين ال

(١٠) ضريبة النقل (١٠)

وكانت تفرض على نقل الغلال برامن الصوامع إلى الميناء ونتين ذلسك مسن خلال إحدى البرديات (٢١٠) حيث نجد أن هذه الضريبة فرضت نظير نقل كمية مسن القمح والشعير من صوامع غلال قسم بوليمون إلى الميناء.

(١١) ضريبة التولون (١١)

ويبدو ألها كانت تجيى على نقل الغلال من ميناء الإقليم إلى الميناء الرئيسي في الإسكندرية (٢١١) كما يبدو أن ضريبة النولون هذه وضريبة الـ (φορετρον) قد استخدمتا نوعاً ما بطريقة التبادل أي وضع أحدهما أو استعماله مكان الآخر(٢١٢).

(۱۲) ضرية الـ(σιτολογικον)

وكانت تفرض على المزارعين مقابل وزن الغلال الخاصة بهم، وهي مصطلح جديد ربحا كان يعسني الإكراميسات أو "البقشسيش" ويبسدو أن أمنساء المخسازن (σιτολογοι) كانوا يحصلون عليها مقابل قيامهم بوزن الغلال (٢١٣).

(۱۳) ضرية (۱۳)

وكانت تفرض لصيانة مكاييل الغلال.وكانت موجسودة في العصر البطلمي (٢١٤).

ثانياً : المكوس الجمركية:

لقد ارتبط النقل ارتباطاً وثيقاً بالتجارة، إذا أن البضائع والسلع التجارية تحتاج إلى عدد ضخم من وسائل النقل البرية منها أو المائية؛ لذلك فقد فرضت المكوس الجمركية على البضائع، وكذلك على وسائل النقل التي تحملها من مكان الآخر، ولقد خضعت التجارة داخل البلاد وخلالها إلى نوعين من المكوس الجمركية:

النوع الأول: المكوس الجمركية الخارجية.

وهي التي تجبي على البضائع القادمة من الخارج. وكانت تجمع على حدود الملاد.

النوع الثاني: المكوس الجمركية الداخلية.

وهي التي كانت تجبي على البضائع الداخلية التي تنقل داخل البلاد من إقلسيم إلى إقليم، وكانت المكوس الجمركية الخاصة بما تجمع في الحدود الشمالية والجنوبية لإبستراتيجيا (επιστρατηγια) إقليم هيبتانوميا و أرسسينوي، وكسذلك علسي صادرات وواردات العديد من الأقاليم الأخرى (٢١٥).

وفي العصر الروماني كان هناك العديد من محطات المكوس الجمركية، ومعظمها كان موجوداً في العصر البطلمي، ومنها محطة المكوس أو مركز الحراسة (ϕ υλακη) الموجود في هرموبوليس ماجنا وفيه كانت تجبي مكوساً على البضائع القادمة عبر النيل من منقطة طيبة ($^{(713)}$ كما كان هناك أيضاً مركسزاً للحراسة في سسخيديا $^{(717)}$.

كما كان هناك محطة للمكوس الجمركية في ممفيس، و كرانيس، و فيلادلفيا، و باكخياس، و سكنوبايونيسوس و إقليم أوكسيرينخوس وغيرها من محطات المكوس المنتشرة عند حدود الأقاليم وهاية طرق القوافل وكذلك في الموانئ النهرية والبحرية، على امتداد الطرق الصحراوية (٢١٨).

أولاً: مكوس ميناء ممفيس εμφιδος Μεμφιδος)

لقد حدمت عمفيس كميناء هام، القرى الشمالية لإقليم أرسينوي. وتلقي هذه المكوس الرومانية الجديدة الضوء على الحمولات التي كانت تنقل عبر البر وعبر الماء من خلال عمفيس (٢١٩).

لقد ثبت المكوس الحاصة بميناء ممفيس (كالهوبالالالالية المعديد من الإيصالات من إقليم أرسينوي (٢٢٠٠ وكذلك من خلال العديد من برديات العديد من الإيصالات من إقليم أرسينوي وكذلك من خلال العديد من برديات والعادرات التي تعبر من خلال ممفيس، وكذلك علي البضائع المنقولة براً بين القيدوم وممفيس، وكذلك علي البضائع المنقولة براً بين القيدوم وممفيس، وكانت المكوس تدفع في محطات المكوس في القرى التي تقع بالقرب من حدود إقليم أرسينوي، حيث أن الإيصالات المتعلقة بالصادرات، صدرت عن طريسة محطات المكوس تلك، وأما قدمت إلى الميناء الرئيسي في ممفيس، و المعرض من جباية تلك المكوس علي البضائع قبل أن تصل إلى ممفيس وهو الرغبة في تجنب التأخير الناتج عسن ازدحام البضائع قبل أن تصل إلى ممفيس وهو الرغبة في تجنب التأخير الناتج عسن ازدحام الميناء (۲۲۱).

ولدينا إيصال صادر من محطة مكوس سوكنوبايونيسوس يتعلق بدفع مكسس ميناء ممفيس جاء فيه: -

"حورس دفع في محطة مكوس سو كتوبايونيسوس المكس الخاص بميناء ممفسيس (λιμενος Μεμφες) من أجل تصدير (εξαγωγη) ستة أرادب من نبات البيقة (نبات علفي) (οροσος)

و إيصال آخر صادر أيضا من محطة مكوس سوكنوبايونيسوس جاء فيه:

"دفع إلى محطة مكوس سوكنوبايونيسوس من أجل ميناء ممفيس، تصدير حمولة حمار، أردب من الزيتون الطازج، وأردب آخر من التمر "(٢٢٣).

وإيصال آخر صادر من محطة مكوس باكخياس، جاء فيه:

"دفع في محطة مكوس باكخياس المكس الخاص بميناء ممفيس من قبل باليسيس-(Παεσις) للاستيراد (ισαγων) علي شسة خير، غانية وعشرون مسن جسرار النبيذ(۲۲٤)»

وفي إيصال آخر صادر من محطة مكوس كرانيس، جاء فيه أن مكساً خاصباً عميناء ممفيس دفع من قبل رجل يحمل معه عشرة أرادب من القمح من كسرانيس إلى مفيس على جمل ومهر (٢٢٥).

ولكن من سوء الحظ فإن أين من الإيصالات السابقة والخاصة بميناء عمفيس لم يذكر لنا مبلغ المكس، ولكن من إيصالات أخرى صادرة من بوابة المكوس (على الأول في باكخياس من أجل مكس ميناء عمفيس دفع من قبل باليسيس في الإيصال الأول على تصدير صعف النحيل، ثلاثة أرادب في الإيصال الآخر دفع أردبين (٢٣٦).

ولقد ذكر "والاس" أن قيمة المكس الحاص بميناء ممفيس يبدو أنه كان بواقسع "٣٢٧ من قيمة الحمولة سواء المصدرة أو المستوردة (٢٢٧).

وفي إحدى البرديات (٢٢٨) التي تعود إلى العام ١٠١ه، وهي عبارة عن تقرير شهري للمكوس الجمركية في إحدى قري أرسينوي (ربحا كانت باكخياس (م) فرض مكس علي الصادرات والواردات التي تعبر من خلال ميناء ممفيس، ولقد فحص هذا التقرير في الميناء الرئيسي في ممفيس.

ويرجح كل من "والاس" (٢٢٩) "و جونسون" (٢٣٠) أن هذا المكس الذي فرض على الصادرات والواردات، الواردة في البردية هو مكس ميناء ممفيس. ولقد فرض هذا المكس على ما تحمله دواب النقل، وبخاصة الحمير من سلع سواء بغرض التصدير أو الاستيراد (مثل القمح، والعدس، والشعير، والفاصوليا، والتمر، والملح، والزيتون، والسمك، والكرات، والنبيذ، وزيت الزيتون، والصوف، والبيقة، والثوم، وبسلور

الحضراوات، والجلد، والحديد، والحشب) كما فرض علي استيراد وتصدير الحيسول والحمير (٢٢١). ولقد بلغ إجمالي الإيصالات الحاصة بمكس ميناء عمفيس في هذا الشهر، وهو شهر توت ألف وتسعة دراخة وواحد أوبول وهو المبلغ الذي أرسل إلى الحزانة العامة (٢٣٧).

وهناك بردية (٢٣٣) تعود إلى العام ٥٠٠م وهي أيضاً عبارة عن تقرير للمكوس الجمركية في قرية سوكتوبايونيسوس بإقليم أرسيتوي. ولقد شمل هذا التقرير المكوس المفروضة على البضائع المصدرة والمستوردة علال خسة اشهر (هاتور – وكيهك وطوبة – وأمشير – وبرمهات) وهذه المكوس هي مكوس ميناء عميس، ولقد بلسغ إجائي الإيصالات الخاصة عكس ميناء عميس خلال الأشهر الحمسة ١٢١٣ دراخة.

وفي إحدى البرديات (٢٣٠) المؤرخة بالعام ١٣٩ ميلادية – وهسي مسن أهسم الوثائق التي تتعلق بالمكوس الجمركية – شكوى مقدمة إلى ايستراتيجوس من شخص يدعي بابوس (Παβους) من قريبة سوكتوبايونيسوس يعمل حارساً (αραβοτοξοτης) في محطة مكوس نفس القرية وهذه الشكوى بخصوص اختلاس أموال من الحزائبة العاملة من قبل شخص يسدعي بوليسديوكيس اختلاس أموال من الحزائبة العاملة من قبل شخص يسدعي بوليسديوكيس حراسا في نفس محطة المكوس، ويبدو أن الأموال التي تم اختلاسها خاصة بمكس ميناء عراسا في نفس محطة المكوس، ويبدو أن الأموال التي تم اختلاسها خاصة بمكس ميناء عليس، ولقد قدمت هذه الشكوى في البداية إلى مشرفي النومارخيسة. (الحافظية) عبادة عليا أي من الحارسين المختلسين، عما حساحب الشكوى إلى تقسديها إلى حيال أي من الحارسين المختلسين، عما حساحب الشكوى إلى تقسديها إلى الإبستراتيجوس.

بالإضافة إلى أن مكس ميناء ممفيس فرض علي الحمولات التي تنقل براً، فقد فرض أيضاً علي الحملات التي تنقل عبر القنوات المائية إلى النيل، وخير دليل علي ذلك بردية (٢٣٥) تعود إلى القرن الثالث الميلادي، وهي عبارة عن دفعات من أجل

ميناء عمليس من عاصمة الإقليم أرسينوي وقري إبيساس (Απιας) و إسسكندرية نيسوس (Απιας) و هرموبوليس و ثيوكسينيس (Θεωξηνις) نيسوس (Φιλαγρις) و هيالجسريس (Φιλαγρις) و هسيعهن يقعسن في قسسم ثيميستيس ياقليم أرسينوي.

وفي بعض تلك الأماكن بعض من قوافل الحمير والجمسال بدأت رحلتها، أحياناً، عن طريق البر إلى ممفيس، ولكن ما يحملونه من بضائع، كان في الغالب يستم شحنه إلى ممفيس عن طريق المراكب النهرية التي تحر عبر الترع(٢٣٦).

وفي هذا الجدول (بناء على ما ورد في البردية) قيمة المكس الخساص بمينساء ممفيس الذي يجيى في القرى السبعة.

خالكي	أوبول	در ۱۵۰	القسم	الإقليم	القرية
4	-	٤.	ثيبيسيس	أرسينوي	إبياس
4	-	A1	-	عاصمة الإقليم	أرمينوي
*	-	t.	ثیمیستیس	أرمينوي	إسكندرية نيسوس
N.	-	٤٠	•	•	هرمويوليس
-	" "/4	٤٧	•		ثوكسيتيس
	11/4	٨٠	•	•	ماجيس
-	1 1/r	٨٠	•	•	فيلاجريس

ونلاحظ من خلال هذا الجدول أن المبالغ المفروضة من أجل ميناء محقيس في أرسينوي العاصمة وقري ماجيس و فيلاجريس متساوية تقريباً وأكبر مسن المسالغ المفروضة في قري إبياس وإسكندرية نيسوس و هرموبوليس والتي بلغت ٤٠ دراخة ٢ خالكي ويفترض "والاس" أن تلك المبالغ الخاصة بميناء ممفيس تم جبايتها على حولات السفن من تلك الأماكن خلال فترة محددة من الوقت (٢٣٧).

ولقد ثبت وجود الضريبة الخاصة بميناء ممفيس في إقليم أوكسيرينخوس أيضا وتبين لنا ذلك من خلال إحدى برديات أوكسيرينخوس (٢٢٨) والمؤرخة بالعام ١٨٢م العام الثاني والعشرين (ربحا من حكم الإمبراطور كومودوس) وقد جاء فيها:

"العام الثاني والعشرون، السابع والعشرون من شهر بؤنة علي حساب ما علكمه يوليوس سيرابيون (Ιουλιου Σαραπιωνος) دفع إلى كالياس (Καλλεας). قبطان (κυβερνητης) مسن أجلل مكوس ممفيس (κυβερνητης) علي شحنته التي تبلغ تسعون (۹۰) بروسوبيت (εις Τελη Μεμφεως) من الزيتون (ελαιας) مرسلة من إقليم أرسينوي وسبعة جسرار وعشرون صندوقاً من العسل، من أجل كلاوديا إيسيدور (κλαυδια Ισιδωρα) بفردها، مائة وستون دراخة، وهو الذي سوف يدفع الحساب. دعه يدفع الحساب إلى سيرابيون، منة عشرة دراخة (۱۹ دراخة)"

في هذه البردية نجد أن مبلغاً قدرة مائة وستون(١٦٠) دراخمة دفع مقدماً لربان سفينة، لكي يستخدم في دفع مكس ميناء ممفيس (Τελη Μεμφεως) علي تسعين مكيال من الزيتون والعسل.

وفي إحدى برديات أوكسيرينخوس أيضاً (٢٣٩ المؤرخة بالقرن الأول أو الشابي الميلادي تحتوي علي حساب نقل كمية من القمح من أوكسيرينخوس إلى ممفيس عبر النيل. ولقد احتسبت قيمة المكس علي حمولة مركبين من القمح علي هيئة عمسودين في البردية.

الحمولة الأولى: (العمود الأول) قدرت بـــ (٥٥٠) أردبــــاً دفعــــت مكــــــــاً قيمته(\$ \$) دراخمة.

الحمولة الثانية: (العمود الثاني)(١٥٤٠) أردب دفعت (٢٣) دراخمة بواقع (٨) دراخمة لكل مائة أردب

وفي بردية ثائفة (^{۲6)} من برديات أوكسيرينخوس، نجد أن شحنة دفعت مـــن أجل ميناء ممفيس مكس قدره مائة وتسعة عشر دراطة.

وفي بردية رابعة (٢٤٠) من أوكسيرينخوس تعود إلى القرن الثالث الميلادى. نجد أن قيمة المكس الخاص بميناء ممفيس علي شحنة من النبيذ مرسلة من أوكسيرينخوس إلى ممفيس بلغ ثلثمائة دراحمة، وكانت كمية النبيذ أربعمائة جررة (من الفخار) لل ممفيس بلغ ثلثمائة داحمة دفعت ٠/٠ ٤ أوبول على كل جرة.

ونلاحظ أن القيمة المأخوذة كمكس علي النبيذ، والتي بلغت ثلثماثة دراخسة كانت كبيرة على غير العادة، حيث ألها كانت نقل عن تلك القيمة التي جساءت في البرديات السابقة بكنير (٢٤٢).

ثانياً: محطة مكوس هرموبوليس ماجنا:

تقع هرموبوليس على الحدود الجنوبية لإقاليم السبعة "هيبتانوميا"، كما أهسا تفصل ايستراتيجيا طيبة، وكانت هذه المحطسة موجودة منسذ العصسر البطلمسي حيست جساء ذكرهسا عنسد أجاثار خيسديس (Agatharchides)

وذكر "مترابون" أنه في أقصى جنوب إقليم هرموبوليس كان هناك مركز للشرطة (φυλακη) وفيه كانت تجبي مكوس عن البضائع المرسلة عبر النيال مسن منطقة طيبة. وأطلق مترابون عليه مركز شرطة هرموبوليس (٢٤٤). وليس معروفاً إذا ما كانت البضائع المشحونة عبر النهر قد عضعت للمكوس في هرموبوليس ربما فشل مترابون في ذكر ذلك، ولكن نظراً لأن التجارة المتقولة عبر النهر كانت اكثر أهميسة يحتمل أن مكوساً قد جبيت عليها (٢١٥).

ثالثاً: مكوس أخوى:

١- مكس الخمس والمراقبة (επιστατειας και πεμπτης)

ويعني اسم هذين المكسين أهما كانا من أجل المراقبة والحمس (%) ويبدو أن مكس الحمس (%) كان مكساً إضافياً قدر بـ ٧٠٠ وكان يجبي علي المالغ الحاصة عكس ميناء عميس علي الحمولات الصادرة والواردة. أمسا مكسس الإبستانيا (επιστατεια) (المراقبة / الإشراف) فكان يفرض علي الحمولات من أجل إعاشة المشرفين الذين كانوا يشرفون على الحمولات.

ولقد جاء ذكرها في بردية (٢٤٧) تعود إلى القرن الثاني أو الثالث المسيلادي، نتين منها أن هذين المكسين كانا يجيان على المبالغ الحاصة بميناء ممفيس. كما نجسد أيضاً الهما جبيا في أرسينوي عاصمة إقليم أرسينوي وكذلك في بعض القرى التابعسة لقسم ثيميستيس التابع لإقليم أرسينوي والجدول الآني يوضح ذلك بالإضافة إلى قيمة مكس الابستاتيا.

القرية	الإقليم	القسم	درافة	اربول	عالكي
إياس	. ارمينوي	ثيبسيس	· YA	٧	٧
أرميتوي	عاصمة الإقليم	-	. 01	۳	`
إسكندوية نيسوس	أرميتوي	ليبسيس	YA.	٧	٧
هرمويوليس	•	•	Y.A.	٧	٧
ايو کستيس	•	•	104	•	٧
هاجيس	٠		•1	•	٧
فيلاجويس	.*	•	111	١	i

ويذكر "والاس" أن المشرفين الذي جي من أجلهم هذا المكس ربحا كانوا يقيمون في منطقة ما علي القناة التي تمر خلالها السفن الخاصة بأي من تلك القسرى (المذكورة بالجدول السابق) (٢٤٨) وإن كان "جونسون" يفترض أن تلك المكوس

فرضت بغرض دفع المرتبات الخاصة بالحراس الذين يعملون بمحطات المكوس الموجودة في تلك القرى (١٤٩) وإن كان رأي "والاس" هو الأرجع لأن كلمة (على عني "مكس الإشراف" وليس مكس الحراسة "(ψυλακια)".

ولقد كان مكس الخمس (πεμπτης) أي ٢ % من مكس ميناء عمفيس، و مكس الإشراف (επιστατεια) عادة حوالي نصف قيمة ضريبة ميناء عمفيس (٢٠٠).

ونلاحظ من خلال الجدول السابق أن قيمة المكس في حالة الشحن عن طريق السفن من قريتي ثيوكسيتيس و فيلاجريس قد تضاعفت 1/4 و 1/4 مرة علسي التوالي. هذه المضاعفة في القيمة الخاصة بمكس الإشراف ربما نتج عن مخالفة السنظم الخاصة بالمكوس. وعندما يتم اكتشاف مثل هذه المخالفة يتطلب الأمر تفريغ الحمولة وتفتيشها بدقة، لذلك فإن الأجرة الخاصة بمكس الإشراف كانست تزيسد بشسكل طبيعي (۲۰۱).

(٤) مکس (ερουνητικου)

و كان يفرض من أجل المفتشين الذين يقومون بفحص المكوس أو تفتيشها، ولقد جاء ذكره في العديد من برديات أوكسيرينخوس، بلغ في إحداها الدراحمة (٢٥٢)، وفي ثائنة الدراحمة (٢٥٠٠)، وفي نفس البردية جعل مكس خاصاً للمفتشين قدر بدراحمة واحدة وأوبول (٢٥٠٠).

(٣) مكس القانون الجمركي (νομος Τελωνικος) (أو أنظمة المكوس)

وكان يجبى على البضائع المنقولة عبر النيل، وكذلك على البضائع القادمة عبر موانئ البحر الأحمر (τοροι)وفي حالة عدم اقتناع موظف الجمرك المسئول (Τελωνης) ببيسان الحمولة أو شسك في التصريح الموجود مع التاجر، أو اكتشف أي شئ غير مصرح به كان يقوم بمصادرته.

فإذا ما ثبت صحة التصريح تعين علي موظف الجمرك أن يعوض التاجر عن تكلفة تفريغ سفينته، ذلك أن هذا المكس كان يدفع مقدماً (٢٥٧).

ولدينا بردية (٢٥٨) تعود إلى القرن الثاني أو الثالث الميلادي، نتبين منسها هذه التنظيمات الخاصة بالمكوس، وخاصة على الشحنات القادمة من الشرق مسن بسلاد العرب وساحل التروجلودتيكا (الصومال). ولقد جاء في نمايتها بعد سسرد السسلع المستوردة والمكوس المفروضة عليها الآتي:

".....ولكن لو أن موظف الجموك رغب في عدم شحن الجمولية، فسإن التاجر من يشحن الجمولة، ولو أن أي شئ اكتشف غير ما صرح به، سوف يتعرض للمصادرة، ولكن إذا وجد شئ آخر، فإن موظف الجمرك سوف يسرد إلى التساجر تكلفة عدم التحميل، وسوف يستلم (التجار)من هؤلاء الموظفين بالجمارك تصسريحاً مكتوباً لكى لا يكونوا عرضة لتهم خاطئة فيما بعد....".

(٤) مکس (ρ και ۷)

وكان هذا المكس يقدر بـ٧٥٣ من قيمة البضائع سـواء المسـعوردة أو المصدرة، وكان جامعو المكس الخاص بميناء ممفيس هم أيضاً الذين يقومون بجمع هذا المكس وخاصة في القرى التي تقع علي حدود إقليم أرسينوي. ولقد ثبت صحة هذا المكس من خلال عدد كبير من الإيصالات من إقليم أرسينوي، ويبدو أنه كان يجــي في جميع أنحاء مصر ولكن ليس تحت نفس الاسم (٢٥٩).

ره) مکس (Ενορμιον)

ويبدو أنه فرض مقابل استخدام الطرق المعتدة عبر الصحراء الشرقية من قفط إلى البحر الأحمر. فضلاً عن أنه جبي من أجل استخدام الموانئ وكسان يجسبي مسن السفن (٢٦٠).

(٦) مکس (٧٤٥٥٧)

ويبدو أنه كان يجي من السفن، مقابل استخدام الرصيف (رصيف المنساء) سواء مقابل الشحن أو التفريغ، ولقد ذكر هذا المكس في بسردتين مسن برديسات أوكسيرينخوس، الأولي (٢٦١) ذكر في موضعين منها. أولهما جبي علي حولة مركسب بلغت (٥٥٠) أردباً من القمح، وبلغت قيمة المكس ستة دراخات. وثانيهما (٢٦٢) جبي علي حولة مركب بلغت (٥٤٠) أردب من القمح، وبلغت قيمة المكس أيضا سسنة دراخات.

وفي البردية الثانية (٢٦٣) جبي على حولة مركب من الفاصوليا، وبلغت قيمسة المكس خسة دراخات و خسة أوبول.

رابعاً: رسوم المفادرة.

في العصرين البطلمي والروماني، كان الذين يرغبون في مغادرة البلاد لابد لهم من الحصول على ترخيص يسسمح لحسم بمغسادرة السبلاد وذلسك كمسا يخبرنسا "معرابون" (٢٦٤).

ولكننا لا نعرف شيئاً عن المبالغ الخاصة بتلك التراخيص، فالمواطنون الرومان كانوا مطالبين، عند مغادرهم لمصر أن يحملوا وثائق (γραμματα) إما بالإضافة إلى التراخيص (αποστολος) أو كبديل عنها(٢٦٠).

ولقد كان منع التراخيص (αποστολοι) من اختصاص الأيديوس لوجوس (αποστολοι) (مراقب الحسابات) وذك في القرن الأول الميلادي ورعا النصسف الأول من القرن الثاني الميلادي ولكن في النصف الثاني من القرن الثاني الميلادي تولي الوالي أمر إصدار التراخيص (٢٦٦) حيث كان الوالي وحده هو السذي يملسك حسق التصريح للأفراد بدخول البلاد ومغادرةا.

وقد أحكمت رقابة مداخل وعارج مصر أحكاما شديداً لدرجة أنه يتعذر علي أي شخص مغادرها دون أذن السلطات (٢٦٧).

ولقد كانت المسائل المتعلقة بمغادرة البلاد عن طريق البحر بدون جواز بالسفر (αποστολος) تقع تحت طائلة سلطة الوالي، حيث كانت تفرض غرامــة علــي الأشخاص الذي يجوز لهم مغادرة البلاد بحراً، ذلك إذا ما غادرها بدون الحصول علي جواز بالسفر، وتقدر تلك الغرامة بثلث أملاكهم. وإذا صدروا عبيداً لهم دون جواز بالسفر تصادر كل أملاكهم (١٥٠٥).

ولدينا بردية (۲۲۹ تعود إلى العام ۲٤٦ ميلادية وهي عبارة عن طلب تقدمت به سيدة تدعي أوريليا مايكيانا (Αυρηλιας Μαικιανης) إلى والي مصر (Θυαλεριω Φιρμω) فالبريوس فيرموس (Εκπλευσαι) ملتمسه منه أن يكتب إلى مسدير ميناء فساروس (Εκπλευσαι) لكسي يسسمح لها بالحروج (بالسفر) من البلاد وفقاً للعادة المتبعة. ولا ننري أكانت أوريليا في زيارة أهلها في بعض أقاربا في مصر أم كانت مقيمة فيها وتطلب تصريحاً بالسفر لزيارة أهلها في موطنها الأصلي ببلدة سيديتيس (Σιδητιδος) في إقليم بامفياليا بآسيا الصسغرى (تركيا حالياً) (۲۷۰۰) ولقد جاء في هذا الطلب:

"إلى فاليريوس فيرموس، والى مصر، من أوريليا مايكيانا من سيدييس. ارغب سيدي، في أن أبحر عن طريق فاروس: لذلك أتوسل إليك أن تكسب إلى المستول (البروكيوراتور) في فاروس لكى يسمح لى بالمغادرة. كالمعتاد. وداعاً "(٢٧١).

ولدينا نقش (۲۷۲) يعود إلى العام • ٩م (والمشهور بتعريفة قفط) نتيين من خلاله المكوس الجمركية التي كانت مفروضة علي المسافرين عبر طريق الصحراء الشرقية بين قفط وموانئ البحر الأحمر، وهي كالآتي:-

القيمة بالدراخة	الضريبة
۸ دراخات	ضريبة المرور (πιττακιον) لربان سفينة في البحر الأجمر
۲ دراخات	ضرية ك
۱۰ دراخات	لمراقب
۱۰ دراخات	لحادس
ه دراڅات	لبحار
٥ دراخات	لنجار سفن (ببنیها أو يرغمها)
۸ دراخات	لصاحب المهنة (حرفي)
۱۰۸ دراخة	لبائمات الحوي
٠ ٢٠ دراخة	نساء البحارة
۰ ۲ دراخة	نساء الجنود
۱ أوبول	إذن مرور الحمل
۲ أوبول	للختم علي التصريح
١ دراخة	علي رحلة العودة لكل رجل قادم
۽ دراخات	على رحلة العودة لكل إمرأة قادمة
۲ أوبول	للحمار
\$ دراخات	للعربة المغطاة
۲۰ دراخة	صاري المركب
۽ دراخات	عارضة الشراع
١ دراځة، ٤ أوبول	للعربة الجنائزية (ذهاب وعودة)

وإذا نظرنا إلى تعريفة قفط السابقة نجد الآتي:

- أن الترخيص الذي تم شراءه في قفط لم يعط الحق لمستلمه بمغادرة البلاد، ولكن لكي يسافر عبر الطريق من قفط لأي من موانئ البحر الأحمر (۲۷۳).
- كل الحيوانات أو العربات المستخدمة في النقل عبر الطرق البرية إلى قفط إلى مساحل البحر الأخر، والتي كانت تحت رعاية الحكومة (أو تابعة لها) كان مطلوب منها أن يكون معها إذن بالمرور (πιττακιον) والذي بموجب يسمح لها باستخدام الطريق مقابل رسم يحصل منها. بالنسبة للجمال كان إذن المرور يتكلف للحصول عليها واحد أوبول، بالإضافة إلى اثنين أوبول مقابل ختم هذا التصريح (الإذن) (σφραγισμος) الإجمال (٣)أوبسول (٧٧٤)
- أما بالنسبة للحمار فقد بلغ المكس المفروض عليه النين أوبول وهو ضسعف قيمة المكس المفروض علي الجمل. وبينما يفسر "تافتالي لويس" هذه الزيادة في مكس الحمار. بأن الجمل يستهلك مباها أقل من الحمسار علمي طسول الطريق (۲۷۰) يفسرها "والاس" بأن هذا المكس المفروض علي الحمار يشمل أيضا مكس الحتم علي التصريح (σφραγισμος) (۲۷۰) ولكن يبدو أن تفسير "نافتالي لويس" هو الأقرب إلى الصواب؛ وذلك لأنه يبدو أن قيمة تفسير "نافتالي لويس" هو الأقرب إلى الصواب؛ وذلك لأنه يبدو أن قيمة الحتم علي التصريح هي قيمة لابتة و ليست متغيرة، أي ألها لا تحدد حسب نوع التصريح. فإذا الحرضنا أن قيمة مكس الحمار عمائلة لقيمة مكس الجمل (أي واحد أوبول) فإذا أضفنا إليها قيمة مكس الحتم سوف تصسيح ثلاثة أوبولات وليس اثنين (كما يقترح "والاس").

- ان المكس المقروض على العربة كان ٤٠ دراخمة، كما أن المسافرين كسان مطلوب منهم أن يحصلوا على أذن بالمرور (πιττακιον)، كل رجل عليه أن يدفع ١ دراخمة، وكل امرأة ٤ دراخمة، تلك الرسوم كانت واحدة لكل الأشخاص (۲۷۷).
- و إن المكس الرئيسي كان يجبي من كل المسافرين علي الطرق بشكل متفاوت، فالرجال كان مطلوب منهم أن يدفعوا من خسسة إلى عشسرة دراخسات (الحارس، البحار، الحرفي) بينما النساء كن يدفعن مبلغ اكبر من الرجسال، عشرون دراخة (نساء الجنود والبحارة).
- عما أن المكوس التي كانت مفروضة على نساء البحارة والجنسود السلين يعملون في خدمة البحر الأحر كانت أيضاً أعلى من تلك المقروضة علسي المسافرين الآخرين، وذلك لأن الزواج لم يكن مسلم به بالنسسة للرجسال المتطوعين ولأن القرصنة كانت شائعة على البحر الأحر مما تتطلسب معسه وجود قوات ضخمة من الجنود والبحارة لحماية السفن المبحرة والقضاء على القرصنة (٢٧٩).
- كما نجد أن المكس المفروض على نقل صاري المركب عير الطريق قد بلغت
 عشرين دراخمة، وأربعة دراخمة من أجل عارضة الشراع و دراخمية و المولات مقابل مرور الموكب الجنائزي⁶

ويلاحظ أن المكوس الخاصة بقفط أصطلح عليها باسم (αποστολιον) بالتصغير من كلمة (αποστολος)، وتدخل ضمن اختصاص موظف يسمي "أرابارخ" (Αραβαρχ) أي رئيس الأعراب (البدو). ومن الواضح أنه يدخل ضمن سلطته القضائية تحصيل رسوم عبور الطرق من قفط إلى موانئ ميوس هورموس وبرينيكي "التروجلودتيك" وربما ليوكوس ليمن. وكانت الرسوم تجمع عن طريق جامعي الضرائب (μισθωται). وكان التصريح يحتوي علي التعريفة التي كانست تحدد بناءً علي أوامر والي مصر، عن طريق قائد جبل بيرينيكي، الذي كنان القائسد العسكري للمنطقة، ومن المحتمل أنه كان المسئول عن تنفيذ هذه المهمة (۲۸۰).

ولقد كان الغرض من مكوس (αποστολιον). على الأقل، دعم المسوارد المائية الخاصة بصيانة الطرق من قفط إلى موانئ البحر الأحمسر، وإنشاء المحطات (الهيدريوماتا) على طول تلك الطرق. وكذلك من أجل إعاشة الحراس الموجودين في تلك الطرق. وربحا الحراس الذين كانوا يرافقون القوافل التجارية عبر الطرق. وفي نفس الوقت لابد أن يؤخذ في الاعتبار أن تلك الرسوم كانست مكوساً ولم تسدفع فحسب من أجل محدمات مقدمة من قبل الحكومة. لأن تكلفتها بالنسسة للحسراس والحرفيين لم تكن اكثر من البحارة، وبالرغم من أن الحراس والحسوفيين دفعسوا (٣) درا ثمات زيادة عن البحارة البحارة وبالرغم من أن الحراس والحسوفيين دفعسوا (٣).

خامساً: رسوم العبور المفروضة على حمولات دواب النقل:

لقد كان هناك العديد المكوس التي تفرض على الحمولات التي تنقل براً علمي ظهور الدواب، ولقد مبق أن أشرنا إلى بعض منها أثناء حديثنا عن مكسس ميناء ممفيس وغيرها من المكوس الأخرى، ولكن نتناوله هنا بشيء من التفصيل.

ولدينا بردية تعود إلى العام ١٠١ ميلادية (٢٨٢) وهي عبارة عن تقرير شهري (لشهر توت) لإحدى محطات المكوس ربما كانت محطة مكوس سوكتوبايونيسوس إحدى القرى الشمالية لإقليم أرسينوي(٢٨٣). ونتبين منها أنه كان هناك مكوساً

(0001)	سل الحمسير	النقل مه	حيوانات	تحملها	التي	البضائع	علي	مفروضة	جمركية
					(Bo	ران (5ع	والثي	(ιπποι)	الحيول .

القيمة الإجالية للمكس		قيمة المكس	الكمية	حيوان النقل
۲۷ دراخة ۲ أوبول	ا أوبول	١٢ دراخة	۲	حصان
۲ دراڅة	- أوبول	۲ دراخة	١	
٦٦ دراڅة ٤ أوبول	۲ اوبول	۱۳ دراخة	۰	حار

ومن خلال هذا الجدول نجد أن قيمة المكس بالنسبة للخيول بلغت ١٣ دراخمة ١ أوبول دراخمة ٢ أوبول على كل حمولة.

وربما يرجع سبب التفاوت في قيمة المكس إلى نوعية ما تحمله دابة التقل وليس إلى الكمية (٢٨٤٪).

وفي إحدى البرديات (٢٨٥) التي تعود إلى القرن الثاني أو الثالث الميلادي وهمي عبارة عن إيصال بالمكوس الجمركية المفروضة علي حمولة حمار بلغت ستة جرار مسن النبيذ. مقابل المرور عبر الفيوم في قرية كيني (Καινη)، ولقد بلغت قيمة المكوس أو ٧% من قيمة الحمولة. ولقد جاء فيها الآية:

- 1- Τετελωνηται δια πυλης Καινη ρκαι ν,
- 2- Αυρηλιος Πλουταμμων
- 3- ισαγων επι ονω ενι
- 4- οινου κεραμια εξ.

ومن هذه البردية يتضح أنا أمران:

الأول : وجود محطة للمكوس الجمركية في قرية كيني إحدى قسري إقلسيم أرسينوي. الثاني: أن مكس الـ ٧ والذي سبق وان تحدثنا عنه كان يجي علي ما تحمله دواب النقل مقابل السماح في بالمرور كما أنسا نجد كلمة (Τετελωνηται) والتي تعني "السماح بالعبور". قد ذكرت في العديد مسن البرديات التي تتعلق بفرض مكوس جركية علي البضائع التي تحملها دواب النقسل مقابل السماح لها بالعبور، وتقريباً بنفس الصيغة الواردة في البردية السابقة. ومنها بردية عبارة عن إيصال صادر من محطة مكوس موكنوبايونيسوس. يفيد بأن الأشخاص المذكورين بالإيصال قد دفعوا ما عليهم من رسوم جركية للحمولات التي معهم (٢٨٦).

وتشير هـنه البرديسة إلى أن مكساً قـد تم جبايسه في محطـة مكـوس سو كتوبايونيسوس على خولة جمل من زيت الزيتون وستة أرادب من القمح وقدرت قيمة المكس بعشرين دراخة و ٢ أوبول وبناءً عليه فإن صاحب الحمولـة ويسدعي بابيريس (Παπιρις) قد استلم أذناً بالمرور يفيد بأنه قد سدد ما عليه من مكـوس واجبة.

وفي بردية أخرى (۲۸۷) إذن بالمرور موجه أي حراس الصحراء محطة مكسوس موكتوبايونيسوس للسماح لحامله بالمرور الأنه أدى ما عليه من مكوس والتي بلغست ٢ دراخة على حولة حمارين بغرض التصدير. وجاء في هذه البردية:

- 1- Τετελωνηται δια πυλης Νησου Σοκνοπαιου
- 2- ερημοφυλακίας Στοτοηις
- 3- εξαγων σκευοφορυς ονουυς δυο
- 4- ιχνους δραχμας δυο.

كما أن هناك العديد من الإيصالات التي تبدأ بالفعل (παρες/παρετε) ويعنى "دعه يعبر أو دعه يمر"

ومن هذه البرديات (۲۸۸) بردية تشير إلى أمر صادر من مسئول بإحدى محطات المكوس الجمركية إلى حسراس الصسحراء بالسسماح لشخصيين هما أوريونا (Ωρειωνα) و أمونيوس (Αμμωνιον) بالمرور بصحبتهما جملين وحمارين، وقد جاء فيها:-

- 1. Αιλιος Ευδαιμων Χεριστης φρο ()
- 2. και αλλων ...() ερημογυλαξι χαιρειν
- 3. παρετε Ωρειωνα
- 4. και Αμμωνιον μετα
- 5. καμηλων β ονων β.
- 6. ετους κδ επειφ
- 7. κθ.

وهناك بردية أخرى (^{۲۸۹)} وهي عبارة عن إيصال صادر مسن محطة مكسوس سوكتوبايونيسوس.

2-παρες δια πυλης Σοκνοπαιου Νησου ρ Παβουτι. وبردیة ثالثة $^{(74.9)}$ عبارة عن إیصال صادر من محطة مکوس تبتونیس یتعلیق بفرض مکس ۱ أو ۲% (ρ και ν) علی حولة جل.

2-παρες δια πυλης Τεπτυνεως ρ και ν Αρονι εις αγουτι καμηλον (καμηλον είσου είσο

-	40	44	
Т	Y	Т	

البردية	النص
BGU, XII, 2304, 1.3	παρετε
P. Fauad. Grawford, 34,1.1.	παρετε
P. Reinach, II, 95,1.4	παρετε
BGU XII, 2305, 1.2	ερημοφυλαξι χαιρειν παρετε Διδυμον
BGU XIII, 2306, 1.2	παρετε Διδυμον
BGU XIII, 2306, 1.6	Διδυμον παρετε
P. Fay, 67, 1.1	παρες δια πυλης Βακχιαδος Απειλατι
P. Lond , III, 1265 (a) (p.36)1,1	παρες
P.Lond. III, 1265 (b) (p.36)1.1	παρες
BGU XIII, 2316.1.1	παρες
BGU III, 766, 1.1	παρες
SB XII, 109061, 1	παρες Παουτα εισαγοντα.
SPP XX11, 105,1.1	παρες δια πυλης Νησου Σοκνοπαιου
BGU, XIII, 2309,1.1	παρες / παρετε
BGU,XIII, 2307,11.4-5	παρετε παπειτι ελαιου κτλ.,
P. Aberd inv. 42, 11.1-3	παρες / παρετε δια πυλης Φιλαδελφειας
P. Lond. II, 316 (c) (P. 89) 1.1	παρες
P. Coll. Youtie, I, 47, 1.1	παρες
SB XII, 10914, 1.1	παρες

ويتضح لنا من الجدول السابق أن المكس المفروض على حمولات دواب النقل مقابل السماح لها بالمرور كان يجبي في معظم إن لم يكن جميع محطات المكوس وخاصة في المحطات الموجودة بقري إقليم أرسينوي مثل سوكنوبايونيسسوس و تبتسونيس و باكخياس وميناء فيلادلفيا. - رسوم العبور المفروضة علي حمولات دواب النقل التي تعبر خلال الطـــرق الصحراوي:

كان هناك رسوم للعبور تفرض علي حمولات دواب أو علي دواب النقسل نفسها نظير السماح لها بالعبور من خلال الطرق الصحراوية بين النيل والبحر الأحر، ويذكر "مترابون" أنه كانت هناك مكوس تفرض علي البضائع القادمة من خلال موانئ البحر الأحمر إلى داخل مصر مقابل السماح لها بالعبور حيث ذكر:

" وكانت تجبي مكوساً على السفينة المسافرة، والقادمة، والمكوس الثقيلة على البضائع الثمينة"("(٢٩١٠)

وكانت هناك ضريبة تقدر بـ ٢٥ \% تفرض على البضائع التي تدخل مصر مقابل إصدار تصريح يسمح لها بالمرور إلى داخل البلاد (٢٩٢).

ويشير "باجنال" إلى وجود نوعين من المكوس الخاصة بتصريح المرور (παριημι).

النوع الأول: يصدر من مراقب محطة المكوس الجمركية وموجه إلى موظفين آخرين، كانت تربطهم بطريقة أو بأخرى علاقة بالمكوس الجمركية.

النوع الثاني: يصدر عن طريق موظفين غير محددين ومن المحتمل انه موجه إلى مراقبي محطات المكوس الجمركية (٢٩٣).

والنوع الأولى يبدأ بأسماء الموظفين الذين أصدروا تصريح المرور، أما النسوع الثناني يبدأ مباشرة بأمر (παρες / παρετε) متبوع باسم المكس الذي كان يجسب أن يجمع في حالة عدم وجود إذن بالمرور (٢٩٤٠).

بينما يفترض "سباستيان" أن المجموعة الثانية قد صدرت من قبل مسوطفين مختلفين عن هؤلاء الذين استعملوا أو اصدروا المجموعة الأولى وأشار إلى أن مصرفي الدولة (τραπεζιται) هم الذين اصدروا تصاريح المجموعة الثانية (۲۹۵) وهناك

بعض "الشقافات" المعروفة بنصوص "برينيكي" والتي تعود إلى الربع الثالث من القرن الأول الميلادي تشير إلى أن ضريبة الإذن بالمرور وحدت من كل مكان في مصر، وأن أذن المرور كان يصدر كنتيجة لدفع المكس في مكان واحد، وفي حالة عدم وجسود إذن بالمرور فإن المكس كان يجني مقابل منح التصريح بالمرور، وكان هذا المكس يدفع عند بوابة المغادرة فضلاً عن دفعها عند الوصول (٢٩٦٠).

ويبدو من صيغة الإيصالات الصادرة من محطة مكوس سوكنوبايونيسوس أن المرسل إليهم كانوا حراس الصحراء، مما يعني أن إذن المرور قد صدر مدن محطة المكوس في سوكنوبايونيسوس لكي يتم السماح لحامله بالعبور من حالال شرطة الصحراء الذين يصادفهم حامل جواز المرور في بعض الأماكن بعد معادرتمه محطة المكوس (٢٩٧) وفي شقافة برينيكي فإن المرسل إليهم جوازات المرور هم موظفون مسن برينيكي وليس أماكن تقع على الطريق أثناء مرورهم (٢٩٨) ولابد من جوازات المرور قد تشير بعد ذلك إلى أن حامل الجواز قد أدى ما عليه من مكوس جركية في مكان صابق من المحتمل في قفط عندما تعادر البضائع وادي النيل متجهة إلى برينيكي، حيث أن السفر كان سهلاً وتحت السيطرة عليه من قبل الإمبراطورية المومانية، عن طريق شبكة من المطرق الصحراوية والمحطات (٢٩٩).

ولقد كانت المكوس المفروضة على البضائع متفاوتة، إذ كانست المكوس المفروضة على البضائع المعدة للتصدير أعلى من تلك المعدة للاستهلاك (٢٠٠٠).

وأخيراً لدينا بعض الشقافات التي تشير إلى إصدار تصاريح المسرور، ولكن بمعرفة الحاميات العسكرية الموجودة علي امتداد الطرق الصحراوية الممتدة من النيل حتى البحر الأحمر(٣٠١).

ومنها علي سبيل المثال:

"من أنطونينوس (Αντωνεινος) قائسة (κατονταρχης) قائسة (κατονταρχης) أنطونينوس (Αντωνεινος) قائسة (Πορφυρειτου) المتمركزة في طريق بورفايريت (παιρετε)، بعد التحية . اسميح بسالمرور (ανδρας τεσσαρες) وأثسنين مسن الحمسير (ανδρας τεσσαρες) وأثسنين مسن الحمسير (ονους δυο) شهر بابه (۳۰۳).

"مسن أنطونينسوس، قائسد المائسة المتمركسزة في طريسق كالاوديسانوس (Κλαυδιανως) بعد التحية، اسمح بالمرور الأربعة من الرجال وعشسرين حمساراً، العشرون من شهر هاتور "(٣٠٣).

"من أوريليوس أنطونينوس، قائد المائة المتمركزة في طريق بورفايريـــت، بعــــد التحية، اسمح بالمرور لمرجلين، العاشر من شهر كيهك"(٢٠٥).

ونتبين من هذه الشقافات أن المكس الذي كان يجبي مقابل السماح بعبور الطريق لم يكن يجبي فقط علي دواب النقل أو علي ما تحمله من بضائع ولكن أيضاعلى الأفراد الذين يسافرون خلال تلك الطرق.

و في النهاية نستطيع أن نقول أن كلا من البطالمة والرومان قد فرضوا ضرائب ومكوس متعددة علي وسائل النقل وما تحمله من بضائع وكذلك علي الأفراد الذين يستخدمون الطرق البرية. وخاصة تلك التي تمر من خلال الصحراء الشرقية. كما الهم وخاصة الرومان قد فرضوا مكوسا علي مغادرة البلاد وكل تلك الضرائب والمكوس كانت تصب في الخزانة الملكية.

هوامش الفصل الخامس

(1) Rostovtzeff, SEHHW, pp. 314. 315.

(٢) عاصم حسين، المرجع السابق، ص ١٦٥٠.

- (3) P. Tebt. 6, 11, 28-36.
- (4) Wallace, Op. Cit. pp. 258-276; Rostovtzeff, Large Estate, p. 12.
- (5) Wallace, Op. Cit., p. 77.
- (6) Rostovtzeff, SEHHW, pp. 267, 268.
- (7) Ibid, p. 315.
- (8) P. Hib. I, 95, 11.1-14. (B.C 256/255).
- (9) Ibid, p. 264.
- (10) Ibid, 11.1-14.
- (11) Ibid, p. 264.
- (12) P. Tebt., I, 172 (Late 2nd Cent. B.C).
- (13) P. Hib., I, I; col., III, 1.38 (about 260 B.C).
- (14) P. Hib, I, 95, p.264.
- (15) P. Hib. I, 80, recto, 11.6-14 (B.C. 250).
- (16) Ibid. intro, p. 235.
- (17) P. Hib., I. 115, (250 B.C).
- (18) P. Tebt., I, 93;

عن هذه الضريبة أنظر أيضا:-

- P. Tebt, 39; 44; 82; 1053;
- P. Hib, I137; P. Petrie. I, 25 (2) 21.

(19) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٩١.

(٢٠) إبراهيم نصحى، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٢، ص ٣٢٩.

- (21) P. Tebt, III, 856 (about 171 B.C).
- (22) Ibid. Comment Line, 18.p. 86.
- (23) Ibid. Comment Line, 36.
- (24) P. Tebt, III, 786, (about 138 B.C).
- (25) P. Tebt, III, 856, Comment Line, 42, p. 86..
- (26) Ibid, Comment Lines, 19-20, 159-63.
- (27) P. Hib, I, 110, Comment Line, 14.p. 291.
- (28) P. Hib, I, 98, 11.19-20.
- (29) P. Tebt, III, 823, 1.15;1,5,1.85.

(٣٠) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٩٢-٩١.

- (31) P. Hib, I. 110; p. Tebt. I.92, Comment Lines, 9-11, pp.409-910.
- (32) P. Tebt, I, 92, 11.10-11.
- (٣٣) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٩٢.

```
القسه، ص ص ۹۲-۹۳.
                                                                         (T1)
       P. Tebt, I, 92, 11.8-11; Ibid, p. 410.
(35)
(36)
       Ibid.
       P. Tebt, III, 837 (177 B.C).
(37)
       P. Tebt. III, 859, 11.23,26,27.
(38)
       Ibid, 855, (2<sup>nd</sup> Cent. B.C)
(39)
       Ibid, 856, Comment Line, 24.
(40)
             إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٣، ص ص ٢٢٢- ٢٢٣.
                                                                         (11)
                                  (٤٢) حسين حسين رزق، المرجع السابق، ص ١٩٤.
                                   كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٨٦.
                                                                         (£T)
(44) P. Tebt, I, 61; 68; 70; 72, 89; III, 848; 849; 850. IV,1105; 1107.
(45) P. Tebt, 1,5; 701; 746; 853; 854; 860; p. Hib, I, 103; 104; 105.
(46) P. Petrie, III, 112, Intro p. 279.
(47) P. Tebt, I, 61, (b) (notes, 317).
(48) P. C-Z, III, 59509, intro, p. 225.
(49) P. Hib, I, 103, Intro, p. 277. (231-230 B.C).
(50) Ibid, 105, Intro, p. 279. (228 B.C).
(51) Ibid, 104, Intro, p. 278. (225-224 B.C)
(52) P. Tebt, IV, 1105, Intro, p. 63 (114-113 B.C).
(53) P. Tebt, I, 174, Intro, p. 524 (about 112 B.C).
(54) P. Tebt, I, 61, (b) (Notes 317).
                                   (٥٥) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٨٧.
                                        (٥٦) فقتالي لويس، المرجع السابق، ص١٥٦.
                         - إيراهيم نصحى، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص١٣.
      - Bevan, Op. Cit., pp. 154. 155.
(57) P. Tebt, I, p. 551.
                                    حسين حسين رزق، المرجم السابق، ص ٨٧.
                                                                          (AA)
                                                                  تقسه
                                                                          (04)
(60) Rostovtzeff, SEHHW, p. 669.
                                فادية أبو بكر، منف في العصر البطلمي، ص ١٧٩.
                                                                          (11)
(62) P. C.Z. IV, 59753, Comment Line, 30, p. 183.
(63) Ibid, 1.12.
(64) Ibid, Comment Line, 35, p. 183.
                         إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٣، ص ٣٣.
(65) U.P.Z., 149, 1.11
(66) Preaux, Op. Cit., pp. 346-7.
```

(°) هذه الكبا" K"الزائدة هي خطأ في الكتابة اليدوية لدي كاتب البردية، وهناك أمثلة أخري كثيرة راجع/ عمد حمدي إبراهيم، علم البردي، مكبة الأنجلو المصرية القاهرة، ٢٠٠٤، ص ص ٧٤,٧٣. (بناءً علي رأي الأستاذ الدكتور/ محمود السعدن أثناء مراجعة الفصل).

- (67) P. Hib, 110, 11.23, 24, 26. (recto, 270 B.C).
- (68) Ibid, Comment Line, 23. p. 292.
- (69) Ibid, 11, 23, 24.

(٧٠) - عاصم أحمد حسين، الموجع السابق، ص ١٦٧.

- (71) P.C.Z., 59753, Comment Line, 34. p. 183.
- (72) P. C. Z. IV, 59649, (B.C?) p. 91.
- (73) BGU., 1378; 1379.
- (74) P. Petrie III, 107. a -e.
- (75) U.P.Z., 149. 1.11.
- (76) P. Hib, 110,1.22.
- (77) Fraser, Op. Cit., p. 148.
- (78) Ibid.

(٧٩) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٣٢٨.

(80) Wallace, Op. Cit., pp. 258-276.

(٨٩) إبراهيم نصحى، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٣، ص ٣٢٨.

- (82) Rostovtzeff. Large Estate., p. 12.
- (83) P. Hib, I, 95, 1.5, (256/255. B.C).
- (84) Ibid, 80, recto, 11.6, 6-14, (250 B.C).
- (85) Ibid, 110, recto, 11.21-22. (270 B.C).
- (86) Ibid, 11,25, 31, 32.
- (87) Ibid, Comment Line, 25, p. 292...
- (88) Ibid, 11, 25, 31, 32
- (89) Strabo, 17.1.16.

(°) الآن: هي إحدى قري مركز ملوي، محافظة المنها، شمال الصعيد.

(٩٠) إبراهيم نصحي، تاريخ عصر في عصر البطالمة، ج٢، ص ٣٣٠.

- Fraser, Op Cit.,p.148. / أيضا راجع -

- (91) Strabo, 17.1.41.
- (92) Ibid.

() هي إحدى قري مركز ملوي محافظة المنيا.

(٩٣) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

- (94) Fraser, Op. Cit., p. 149.
- (95) P. Hib. II, 198, Col, VII.
- (96) Ibid, 11.141-5.

- (97) Ibid, col., V, 11.110-122.
- (98) Kunderewicz, Op, Cit., pp. 141, 142.
- (99) P. Hib, I, 110, recto, 1.24.
- (100) P.C.Z., I, 59031, recto, 11.1-15
 - أنظر أيضاً:.P.C.Z., 59060; 59061; 59240
- (101) P. Cornell, 3, 11.2-6 (Mid. 3rd Cent. B.C)
- (102) U.P.Z, I, 149, 11,6-9 (200 B.C)
 - (١٠٣) فادية أبو بكر، المرجع السابق، ص ١٨٣.
- (104) B.G.U, VIII, 1741, 1742, 1743; P. Tebt III, 823; P.C.Z., 59217
- (105) P. Hib, 1, 98, 11.11-15 (251/350 B.C)
- (106) Rostovtzeff, Large Estate, p. 12.
 - (١٠٧) قادية أبو بكر، المرجع السابق، ص ١٧٩.
- (108) P.C.Z, I, 59012, col., I-VI., (259 B.C).
- (109) Ibid, Intro, pp.21, 22.
- (110) Ibid, p.21
- (١١١) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في العصر البطلمي، ج٣، ص ٣٣٥.
- (112) P.C.Z, 59012, p. 21
- (°) جزر على الشاطئ الشرقي والشمائي من بحر إيجة. راجع / محمد السيد عبد الغني، التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للعصر البطلمي المبكر ، دراسة حالة لانشطة زينون خارج الفيوم، المكتب الجامعي الحديث ، الاسكندية، ٢٠٠٧م، ص. ٢٢-
 - (١١٣) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في العصر البطلمي، ج٣، ص ٣٣٥.
- (114) P.C.Z, 59326, 1.18; 59373, 1.2; Preaux, Op. Cit., p. 186.
- (115) P.C.Z.59012, p. 21.
 - (١١٦) إبراهيم تصحى، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٢، ص ٣٣٥.
- (117) P.C.Z.59012, p. 21.

- (١١٨) إبراهيم نصحى، المرجع السابق.
- (119) P.C.Z.59012, Col, 1, 11.27, 75, 88, 99, 109, 118. Ibid, Col, III, 1.75; P. Tebt, L 8, 1.19.
- (120) P.C.Z. intro, p. 22.
- (121) Ibid, 11, 74, 100, 110, 119.
- (122) Ibid, intro, p. 22; 59036; Bagnal, The Ptolemaic Trierarchs, pp. 256-258.; Tarn, Hellenistic Civilization, p.182.
- (123) P.C.Z.59012,11.76, 89, 101, 111, 120
- (124) Ibid, Intro, p.22.
- (125) Ibid, Comment Line, 78, p. 25.
- (126) P.C.Z. 59015, Comment Line, 39, p. 32.

(127) Ibid. Comment Line, 40. p. 32.

(١٢٨) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٣، ص ٣٣٦.

(١٢٩) لطفي عبد الوهاب يحيى، دراسات في العصر الهيللينستي "أبعاد العصر الهيللينستي دولة البطالمة في مصر" دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٥م، ص ٢٠٢.

- (130) P. Hib, II, 198.
- (131) Ibid, intro, p. 104.
- (132) Ibid, 59060. (257 B.C).
- (133) Rostovtzeff, Large Estate, p. 33.
- (134) P. C.Z, 59289, 11.6-21(250 B.C).
- (135) P. Tebt, 6, 11. 28-36 (140-139 B.C).

(177) عودة عبد الواحد جودة، المصارف المالية في مصر البطلمية، رسالة دكتوراه، غسير منشــورة، جامعة عين شمس، 1911م، ص 192.

(١٣٧) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٢، ص٢٣٢.

(١٣٨) عودة عبد الواحد جودة، المصارف المالية، ص١٧٥.

(139) P. Hib, II, 115.

(* \$ 1) عودة عبد الواحد جودة، المصارف المالية، ص ١٧٥.

(161) الله

(١٤٢) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٣٣١.

- (143) Fraser, Op. Cit., p. 149.
- (144) Ibid.
- (145) Preaux., Op. Cit., p. 376.
- (146) Wallace. Op. Cit., pp. 77, 78.
- (147) ibid.
- (148) Ibid, pp. 88-90.
- (149) Ibid, p. 88.
- (150) Husselman, Op. Cit., pp. 55. 56.
- (151) Ibid.
- (152) Ibid, p. 90.
- (153) P. Hamp., I, 33. intro, pp. 145-146.
- (154) Llewelyn., Op. Cit., p. 91.
- (155) P. Hamp. Loc. Cit.
- (156) Llewelyn, Loc. Cit.
- (157) Sijpesteijn, p. H., Customs Duties in Graeco-Roman Egypt, Zutphen, (1987) p. 91.
- (158) Wallace, Op. Cit, p. 91.
- (159) Ibid, p,92

- (160) Ibid.
- (161) Ibid; Llewelyn, Op. Cit., p. 89
- (162) P. Ryl., 195,11.20-25 (2nd Cent AD).
- (163) Llewelyn., Loc. Cit.
- (164) P. Ryl., 195, 1.5.
- (165) Wallace, Op. Cit., p. 91.
- (166) Llewelyn., Op. Cit., p.91.
- (167) Wallace. Loc. Cit.
- (168) Llewelyn, Op. Cit., m p. 91.
- (169) Wallace, Op. Cit., p. 92.
- (170) Llewelyn, Op. Cit., p. 89.
- (171) Husselman., Loc. Cit.
- (172) Ibid.
- (173) Wallace. Op. Cit., 89.
- (174) Ibid.
- (175) P. Lond., II, 468, intro, p. 81.
- (176) Wallace, Op. Cit, p. 78.
- (177) Ibid, p. 272.
- (178) Zitterkopf., and Sidebotham., Op. Cit., p. 166.
- (179) Wallace, Loc. Cit.
- (180) Ibid.
- (181) P. SP. XX11, 140.
- (182) Wallace. Op. Cit, pp. 272-273.
- (183) Alston, Op. Cit., p.80.
- (184) Ibid.
- (185) P.Oxy., 276, 11.8-9.
- (186) Ibid, p. 265.
- (187) Wallace, Op. Cit., p.151.
- (188) Kunderewicz, Op. Cit. p343.
- (189) P. Oxy, IV, 740, col., II, 1119-25 (A.C 200).
- (190) El Mosallamy, Op. Cit., p. 113.
- (191) Ibid.

(١٩٢) ايدرس بل، المرجع السابق، ص ص ١٠٢- ١٠٣.

- (193) Wilcken., Grund., p. 367.
- (194) P. Oxy, 14 (3rd Cent. AD)
- (195) El Mosallamy, Op. Cit, p. 114.
- (196) Rostovtzeff., SEHRE, p. 483.
- (197) Schuman., V.B., Taxes in Kind in Roman Egypt, SOACRP, III, (1953) pp.301-304.
- (198) El Mosallamy, Op. Cit, p. 115.

- (199) Schuman, V.B., "The Basis of Accounting Practices in the Karanis Tax Rolls" Aeg. 32 (1952) p. 251.
- (200) El Mosallamy, Op. Cit, p. 115.
- (201) P. Tebt., 376, 1, 25, (140 A.D)
- (202) El Mosallamy, Op. Cit., p. 115.

(°) هذه ترجمة أ.د/ السعدي للمعنى اليوناي للضريبة.

- (203) P. Tebt., 470. (A.D 111-112); P. Lond. 332, 1-4 3rd cent A.D. (*) يري أ.د/ السعدي أنة من الممكن أن يكون معاها أيضا "تربية النحل" وهو الاسم الأرجح بالنسبة حيث أن ضمها إلى الضرائب الإضافية، وضرائب الحزم والأجولة يؤكد هذا المني حيث كان جيعهم يتم داخل الأرض نفسها. كما يري أيضا أنه من غير المعقول أن تدفع الحكومة الرومانية لأحد مقابل النقل السريم لهذه العلال إلى مخاذفا في الإسكندية، لأما هي المسغيدة.
- (204) Henne., Op. Cit. p.384.
- (205) P. Tebt 311. (A.D 134); p. Amh. 901, 1.18; p. Tebt, 337, 1.28 A.D 210; BGU. 1613 (a); PSI 1134; 1124; 901; UPPS, 1,1.4,5.
- (206) BGU, 1613 (a)
- (207) PSI 134; 1124; UPPS,1,1.4,5.
- (208) P. Tebt. 311, 11.22-24.
- (209) P. UPPS. 5.
- (210) P. Col, Irecto 4, col., 1, 11.4-7.
- (211) P. Yale, 445,1.4.
- (212) Welles., Op. Cit., p.109.
- (213) P. Oxy, Iv, 740, col., II, 11.22-23 notes. p.239.
- (214) Ibid.
- (215) Wallace, Op. Cit., p. 254.
- (216) Strabo., 17. 1.41.
- (217) Ibid, 17.1.16.
- (218) Wallce., Op. Cit., pp. 258-276.
- (219) Fadia Abou Baker, Op. Cit., p. 104.
- (220) Ibid.
- (221) Wallace, Op. Cit., p. 258.
- (222) P. Fay., 69 (2nd 3rd Cent. A.D).
- (223) B.G.U. 2105 (A.D. 114)
- (224) P.Fay., 74 (2nd, 3nd Cent A.D).
- (225) P. Amh., 116(A.D 78).
- (226) Fadia Abou Baker, Op. Cit, p. 106.
- (227) Wallace, Op. Cit .p258.
- (228) SB, 7365(A.D 104).

(*) حسب رأي "والاس" ولكن "جونسون" يرجع ألما فيلادلفيا"

```
- Wallace. Op. Cit.p.258.
```

Johnson, Op. Cit.p.296.

(229) Wallace. Loc. Cit.

(230) Johnson, Loc. Cit.

(231) SB. 7365.

(232) Ibid.

(233) P. Lond., III, 1169. (150 A.D).

(234) P. Amh, 77. (139 A.D).

(°) أو تعني رامي السهام العربي = 12 يعني تفوق العنصر العربي ، بخاصة الأنباط، في رمي السهام بالأقواس

./راجع محمود السعدي : "العرب عند ديودروس " المؤرخ العربي . • • ٢٩-

() جاء ذكر هذه الوظيفة أيضاً (αραβοτοξοτης) في برديات:

SB, 7365;

- P. Lond, III. 1169.

(235) P. Lond, III, 1107, intro, p. 47.

(236) Wallace, Op. Cit., p.261.

(237) Ibid.

(238) P. Oxy, 919, Il.1-11(A.D 182?)

() هذا المكيال مشعى من إقليم (Προσωπιτων) أحد أقاليم الملك

-. Ibid Comment Line, 5, p. 283./واجع

(239) P. Oxy, 1650, col., 1, 11.1-3, col., II,11,1-3. (1st or 2nd Cent. A.D).

(240) P. Oxy, 1650 (a), 11.1-2.

(241) Ibid,1651,1.1.

(242) Wallace, Op. Cit., 264

(243) Ibid, pp. 258, 268.

(244) Strabo., 17, 1.141.

(245) Wallace, Op. Cit., p. 258.

(246) Ibid. p.261.

(247) P. Lond, III, 1107.

(248) Wallace, Loc. Cit.

(249) Johnson, Op. Cit, p. 608

(250) Wallace, Op. Cit., p. 262.

(251) Ibid.

(252) P. Oxy, 1650, col., 1.1.6, col.,2,1.6.

(253) Ibid, 1650 (a)1.7.

(254) Ibid, 1651, 1.2.

(255) Ibid, 1.18.

(256) Wallace, Op. Cit., p. 266.

(257) Ibid.

(258) P. Oxy, I, 36 (2nd or 3nd Cent. A.D) = Wilcken. Chrest. 273. وعن التنظيمات الحاصة بالرسوم الجمركية انظر أيضاً:

P. Lond., 856; Wilcken Chrest., 274

(259) Wallace. Op. Cit., pp 268- 269.

(260) Ibid, p. 275.

(261) P. Oxy, 1650, col., 1, 1.4.

(262) Ibid, col., 2, 1.4.

(263) Ibid, 1650 (a), 1.3.

(264) Strabo, Il, 3.5.

(265) Wallace, Op. Cit., p. 273.

(266) Ibid.

(٢٦٧) عبد اللطيف احمد على، المرجع السابق، ص ١٨١ .

- cf- Reinnuth, The Prefect of Egypt from Augustus To Diocletian (1935), p. 32.f.

(") ولقد كان استواد العبيد موجوداً في العصر البطلمي أيضاً حيث جاء في إحسدى برديسات زينسون

(P.C.Z. 59015 Verso) أن زينون قد استورد عنداً من العبيد، وبيدو انه أستوردهم للعمسل في

ضيعة أبوللونيوس (وزير المالية) حيث كان زينون يعمل وكيلاً لأعماله.

(٢٦٨) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق، ص ١٨٢.

(269) P. Oxy, 1271,11.1-5 (A.D 246).

. (٢٧٠) عبد اللطيف احمد على، للرجع السابق.

(271) P. Oxy, Loc. Cit.

(272) OGIS, 674.

(273) Wallace, Op. Cit.

(274) Ibid.

(٢٧٥) نافتائي لويس، المرجع السابق.

(276) Wallace, Op. Cit., p274.

(277) Ibid.

(278) Johnson, Op. Cit., p.593.

(279) Ibid

(°) هناك بردية تشير إلى نقل جنة عبر النهر.

CF-.P. Goodspeed., 31 P. 18.(II /III A.D)

(280) Wallace, Loc. Cit.

(281) Ibid.

(282) P. Wisconsin, 16, republished by Clauson, N.Y., A Customs House Registry from Roman Egypt, Wisconsin. 16, Aeg. (1928) p.240

(283) Ibid, p. 258.

(284) Ibid, p. 248.

(*) يردية (BGU, 697) حيث دفع سائق جمل مكوس جركية على حولة من حجر الشهة في بوابسة مكوس سوكنوبايونيسوس.

- (285) P. Goodspeed, 18, p.9.
- (286) P. Berol. inv. 21873, 11.1-6.
- (287) P. Mich. inv. 6590,11.1-4; SPP, XXII, 148; 140, 1.5; 10.1.1.
- (288) P. Amsterdam, inv, 143, 11.1-7, republished by Sijpesteijn. P.J., "Custom House Receipts" CdE, 107. (1979), P. 199.
- (289) P. Berol, inv. 217401.
- (290) P. Tebt., III, 585, 1.2.

(°) تم استخلاص هذا الجدول من البرديات التي أوردها "سباستيان" والمتعلقة برسم العبور المفروض علي حولات دراب النقل . cf- Sijpesteijn, Custom House Receipts, pp. 135

(°) ولكن من الجائز أن يكون هذا النظام قد تغير بعد عهد أغسطس الذي كب فيه مسترابون. فأحسد مصادرنا القديمة الذي يرجع قطعاً إلى تاريخ متأخر عن منتصف القرن الأول المسيلادي يحسداننا أن الحامية الرومانية في ليوكي كومي علي الشاطئ الشرقي للبحر الأهمر، كانت تجبي علي السواردات مكوساً جمركية ثابتة قدرها 87% من قيمتها. ولقد أثير جدل كبير حول هذه المكوس التي كانست تجبي في ليوكي كومي، لكنه لم يشر من الاعتراضات الجدية ما يدعو إلى التشسكك في جبايسة هسله المكوس المرتفعة. راجع/ تاريخ الحضارة المصرية، (العصر اليوناني والروماني) والعصسر الإمسلامي وزارة النقافة والإرشاد القومي/ ألفه نخبة من العلماء الجلد الثاني العدد ٣، ص ١٦٣٠.

- (291) Strabo, 171 1.13.
- (292) Bagnal, R.S., Documents from Berenike vol. I Greek Ostraka from the 1996-1998 Season PB, 31, (2000) Bruxelles the Place of the Ostraka in the Customs Process. p. 9.
- (293) Bagnal, Documents from Berenike, p. 9
- (294) Ibid.
- (295) Sijpesteijn., Custom Duties, pp. 102-103, Nos., 1-20
- (296) Bagnal, Documents form Berenike p. 10.
- (297) Sijpesteijn, Custom Duties, pp. 9-11
- (298) Bagnal, Documents of Berenike, p. 11.
- (299) Ibid.
- (300) Ibid.
- (301) O. Claud., 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70.
- (302) O. Claud, 62, 11.1-4.
- (303) Ibid, 64, 11.1-4.
- (304) Ibid, 63, 44.1-3.
- (305) Ibid, 67, 11.1-5.

الفصل السادس

أسعار وسائل النقل وأجوره

تناولنا فيما سبق الحديث عن النقل البري والمسائي ووسسائلهم. وفي هسذا الفصل نتحدث عن أسعار وسائل النقل وأجوره في العصرين البطلمي والروماني.

أولاً: العصر البطلمي:-

أسعار وسائل النقل:

من سوء الحظ أنه ليس هناك معلومات متوفرة بكثرة عن أسمار وسمائل النقل وأجوره في العصر البطلمي، إذ أن ما لدينا من معلومات تتعلق بمذا الموضوع لا تتعدى بعض الإشارات القليلة الواردة في بعض الوثائق البردية.

فيما يتعلق بوسائل النقل لم أعثر إلا علي برديتين مؤرختين بمنتصف القسرن الثالث ق.م بمما إشارة إلى ثمن حمار.

وإحداهما (١) عبارة عن تكليف من مراقب الشرطة (Ēπιστατης) لأحد الحراس بالقبض على أحد اللصوص، كان قد سرق حاراً. وقد جاء في البردية:

" من أنتيجونوس (الحارس) (Αντιγονος) إلى دوريون (Δωριων) (مراقب الشرطة) تحية، لقد كتبت لي بخصوص كالليدروموس بن كالليكراتيس الشرطة) تحية، لقد كتبت لي بخصوص كالليدروموس بن كالليكراتيس (Καλλιδρομος του Καλλικρατου)، الآن وبعد فترة الزمته إما أن يعيد الحمار إلى صاحبه، أو يدفع قيمته له . لكن كالليدروموس ... لكي آخذ منه عشرين دراڅة قيمة الحمار"

وفي البردية الثانية (٢): المؤرخة بالتاريخ نفسه ، والمتعلقة أيضاً ، بالموضوع نفسه . جاء: " استجابة لأمر المراقب دوريون ، والذي جاء فيه إما أن ألزم كالليدوموس أن يعيد الحمار إلى صاحبه أو يدفع عشرين دراخة قيمته" كما أننا نعرف من خلال الوثائق البردية أن حماراً بيع بعشرة دراخسات في وقت كان فيه أجر الحمار اليومي أوبولين، أي أن ثمن الحمار كان يعادل مسا يسدفع لتأجيره ثلاثين يوماً (٣).

أسعار السفن ومستلزماها:

في إحدى الوثائق البردية (3) التي تعود إلى النصف الأول من القرن النالث الميلادي. وهي عبارة عن خطاب مرسل من شخص يدعي أبوللودوتوس الميلادي. وهي عبارة عن خطاب مرسل من شخص يدعي أبوللودوتوس الميلاديكتيس إلى وكيله خارميديس (Απολλοδοτος) أحد مرؤسي أبوللونيوس المديويكتيس إلى وكيله خارميديس (χαρμιδης). ويتعلق هذا الخطاب ياحدى السفن الحربية كان في ذلك الوقت ونتين من خلال هذه الوثيقة البردية أن غن هذه السفينة الحربية كان في ذلك الوقت موحي بألما صنعت من خشب الأرز^(۵) هي علي كل حال لا تبدو من السفن المصغيرة، إذ أن الوثيقة نفسها تذكر ألما كانت مزودة بتسعة عجاديف (θ την) وهو الاختصار الدني عكن فدك رموزه حسب رأي " إدجار" ليكون خواكي (την εννηρη). ولقد بلغ غين الجاديف و ٤٦ دراخة تقريباً.

وفي بردية أخري (^(A) تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م نجـد أن سعر قارب من القوارب ثلاثية المجاديف (الدفات) هو ٤٨ دراخة وهو غن لا يتعدى غن مجادف واحد من السـفينة سـابقة الذكر.وهـذا القـارب الثلاثـي الدفـة (σκαφη τρικαλαμου) كان يستخدم للتنقل في النيل (^(A)).

ولا يمكن تحديد السبب في احتساب أثمان المجاديف منفصلة عن أثمسان المقوارب (١٠) وقد اتضح في صدد السفينة الحربية البحرية، أن ثمن المجاديف جميعاً قد احتسب منفصلاً وبلغ ٤٦٥ دراخمة، ٢ أوبسول و٢ خسالكي. وفي ضوء هذه

المعلومات كان سعر المجاديف يساوي تقريباً ٢٣% من سعر السفينة. حيث كان سعر السفينة . ٢٠٠٠ دراخمة (١١٠).

وفي البردية الثانية والخاصة بالقارب ثلاثي الدفة والذي بلسخ مسعره ٤٨ دراخة. إذ أن سعر المجدافين كان ٤٠ دراخة (Δυο πηχων μ) بواقع عشرين دراخة لكل مجداف (ανα πηχεις κ) وطبقاً لما جاء في الوثيقة بأن طول المجداف الواحد ٢٠ قدماً. يعتبر هذا مبرراً كافياً لغلو ثمنها(١٢). وقد كان هذا السعر مرتفعاً، إذ أنه كان يبلغ تقريباً ٨٦٠٣ من ثمن القارب. ولا يتضح لنا سبباً بعينه وراء شراء مجدافين هذا القارب على هذا النحو من الطول(١٢).

وفي إحدى برديات تبتونيس (١٤) والتي تعود إلى النصف الثاني مسن القسرن الثاني ق.م ورد ذكر لسعر دفة سرقت من قارب أحد البحارة أثناء نومه ولقد قسدر هذا البحار غن الدفة المسروقة بمبلغ ٢٠٠٠ دراخمة نحامية. ولا يمكن أن تستم مقارنة هذا السعر بأي نظير له طوال العصر البطلمي، بسبب انعدام المعلومات في الوثائق البردية عن أسعار الدفات، وعدم وجود معلومات عن أسعار القسوارب في ذلك العصر (١٠٠).

جدول تطور أسعار المنتجات الخشبية [أسعار المراكب]

ملاحظات	نوع الحشب	السعر الإجائي أ. د.	السو أ. د.	الكمية	للتبج	مكان الوثيقة	^{كاريخ} الوثيقة	رقمَ الوثيقة	٩
متر مسلینة حربیة	ę	r	Y	١	ναυν .	فيلادلقها	٧٥٢ق.م	PCZ. 59036 1.12	١
معر قسارب ذي لــــــــــــــــــــــــــــــــــــ	•	£A -	£A -	١	σκαφης ττρισκαλμου	فيلادلقيا	-Y07 007 E.J	PCZ. 59025 11. 5-6	۲

جدول تطور أسعار المنتجات الخشبية [أسعار المجاديف]

. دالاحظات	ى ب	الـمر الإجتال ال	.a .f	الكبة	ولتع	مكان الو دلد	الريخ الرثيقة	رقم؛ أوتللة	٠
انجادیف خاصسة بسفینة حربیة		– ۲۰۵ و۲ خالکي	ة ده طرياً	٩	την θ	أبلادافيا	Ve Fü.,	PCZ. 59036. 11.12- 13	3
طــول الجـــداف الواحد ٢٠ ثراعاً		£• -	٧٠ -	*	πηχων	البلادلقيا	۲۰۲- ۱۹۵۰ ق.م	PCZ. 59025. 1. 4	۲
السسعر يشسمل الجــــــاديف ودعامات		٧ ٣	†	1	κωπαι και κοντος	أيلادلقيا	أوامــــر فوايـــر أو مـــــادس ۲۵۳ ق.م	P. Col. Zen. 43 1.8	٣

[أسعار الدفات (دفة)]	المنتجات الخشبية	جدول تطور أسعار
----------------------	------------------	-----------------

ملاحظات	توع	الإجالي	السعر	سعو	Ji .	الكمية	السج	مكان	تاريخ	رقم الوليقة	۴
	ا-قشب	د. ر	i,	,a	i,			الوثيقة	الوثيقة		
الوثيقة من حادث سرقة.		۲.	• • •	٧.٠٠		1	απλον	أرسينوى	140 ق.م	P. Tebt,. 802 1. 19	,

صناعة القوارب ولوازمها:

كان حشب السنط من الأخشاب المحلية التي كانت مستخدمة في مصر منذ القدم في صناعة القوارب والسفن (١٦) ومن خلال خطاب أبوللونيوس الذي أرسله إلى أحد مرؤسيه ويدعي ديمتريوس. يتضح لنا أن البطالة أيضاً كانوا يستخدمون خشب السنط فضلاً عن خشب الصفصاف في صناعة القوارب والسفن، وقد جاء في هذا الخطاب:

" من أبوللونيوس إلى ديمتريوس، تحية. أصدر الملك تعليمات بأن الأشــجار المحلية المعروفة باسم السنط والصفصاف، يجب أن تقطع لتجهيز الأســطول الملكــي الكبير "(١٧).

وكانت هناك طائفة من العاملين في صناعة السفن والقوارب، وهي طائفة عرفت بأسماء متعددة ومصطلحات مختلفة ندكر منها " بناة السسفن" (οι ναυτηγοι) ومفردها (ναυτηγος). وأيضاً " مثبت الألواح الحشيبة بالغراء (πακτωνοποιος) ولقد أتخذ العديد من بناة السفن من قريبة كيركي، في الغالب، مقراً لممارسة عملهم (۱۹۰ وتتضمن إحدى الوثائق البردية (۱۹۰ كيركي، في الغالب، مقراً لممارسة عملهم (۱۹۰ وتتضمن إحدى الوثائق البردية (۱۹۰ التي تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م تفاصيل نفقات إصلاح قارب خاص بزينون" أو ربما خاص بأبوللونيوس " وزير المالية" وأن التقرير الذي رفع إلى زينون من قبل القبطان القارب " فامونيس (Φαμουνις) والذي احتوى على

نفقات شراء حبال مختلفة الأنواع ومستلزمات أخري، رفع إليه بصفته وكيل أعمال أبوللونيوس وليس بصفته مالكاً للقارب.

ولقد احتوي هذا التقرير على الآبي:

	السعر		المستلزمات المطلوب		
دراخة	. أوبول				
	-	Τυβι	شهر "طوبة".		
_	ه اوبول	καλωδια	حبال خفيفة.		
		ρυμα σχοινιον	عــــد (۲) حـــــل للسعب.		
_	٣	Προρρυμα αλλο	عدد (۲) حبل آخسر للسحب من الأمام.		
-	4	στηρ	شعن.		
٣	*	Θυρα / αγκυρα	باب/ عسلية معــبر/ مرساة.		
· _	Y 1/4	ηλοι	مسامير.		
٧	۳	κωπαι και κοντος	مجاديف ودعامة.		
4	-	Παυνι	شهر "يؤونة".		
Y	•	Θυρα ωστε Πακτωσι	بواية بغرض التنبيت أو الشد.		

قيمة إيجار المركب

 "الديويكيتيس" نجد أن قيمة إيجار مركب قدرت بما يقرب من ٥٠٥ درا فقة سنوياً، وبالطبع المتلفت هذه القيمة من مركب لأخرى حسب حجسم المركسب ونوعها وحالتها. ولقد قدم كاتب البردية المستأجر عروض أو طرق مختلفة لدفع قيمة الإيجار منها:

أنه اقترح أن يدفع لطاقم المركب. بأن يعطيهم حصة (نصاب) شهري مسن القمح وأن يقوم بخصم ذلك من أجورهم (٢٢٠) ثم يقدم الكاتب عرضاً ثانياً: وهو أنسه سوف يدفع لزينون إيجاراً سنوياً يقدر به ٥٠٥ دراخمة، ويقوم زينون بدوره بسدفع الضرائب المقروضة للحكومة، وإن احتاج زينون للمركب في أي وقت فسوف يقوم بخصم نسبة كبيرة من المبلغ الذي دفعه (الكاتب) علي سبيل الإيجار وكذلك ما دفعه كأجور لطاقم المركب (٢٢٠).

ثم يقدم الكاتب عرضاً ثالثاء وهو أن يقوم بتحمل مسئولية دفع الضرائب للحكومة بدلاً من دفع الإنجار بالإضافة إلى تحمل أجور البحارة، ومسوف تكون المركب في خدمة زينون متى احتاج إليها(٢٠٠ وكل ما يتحمله زينون هو تقديم ٧٧ أردباً من القمح للبحارة و ١٨ أردباً للمستاجر(٢٠٠ ومن الطبيعي أن يتحمل زينون تكلفة الإصلاحات الضرورية اللازمة للمركب(٢٠٠ ولكن لم يحدد في البندين الأخيرين إذا ما كان الربح العائد من المركب سوف يعود على زينون أم المستاجر(٢٠٠).

ويتضح لنا من البردية السابقة، أن إيجار المركب بلغ ٥٠٠ دراخة دون أن يتحمل المستأجر الضرائب المفروضة من قبل الحكومة علي المركب ولكن السذي يتحملها هو المالك وليس المستأجر، علي أن يتحمل المستأجر دفع أجور طاقم المركب. كما يتبين لنا أيضاً أن أجور البحارة كانت تعطي لهم عيناً وليس نقداً حيث جاء في أحد عروض المستأجر أن يقدم زينون مالك المركب ما مقداره ٧٧ أردباً من القمح للبحارة كأجر لهم. ولكن لم توضح لنا البردية عدد البحارة الذين يتقاضون الا أردباً شهرياً كأجرة لهم. وربما كانت كمية الـ ١٨ أردباً التي يقدمها زينون

(مالك المركب) إلى المستأجر على أساس أن المستأجر لن يدفع قيمة الإيجار إلى زينون ولكنه سوف يتحمل مسئولية دفع الضرائب للحكومة ودفع أجرة البحارة، وأيضاً رعا ألهما – أي زينون والمستأجر سوف يتقاسما العائد من المركب بينهما بنسبة معينة يتفقا عليها.

أجـــور النقل

(١) أجور النقل البري(φορετρον)

ذكرنا في الفصل الأول أن عملية نقل المحاصيل كانت تمر بأربع مراحل حتى تصل إلى الإسكندرية. كما ذكرنا أيضاً أن المزارعين الملكيين كانوا ينقلون المحاصيل من الأراضي إلى صومعة الغلال الملكية بدواهم هم وعلي نفقتهم الحاصية $^{(7h)}$. أو أن الحكومة كانت تنقل هذه المحاصيل بدواب مملوكة للدولة نظير ضريبة كانت تفرضها مقابل تقديم هذه الحدمة إلى المزارعين الملكيين. وكانت هذه الضريبة تسمي السروب موالتي قدرت فيها قيمة ضريبة نقل المحاصيل بحوالي $^{(7h)}$. المؤرخة بالعام 1٧١ ق.م والتي قدرت فيها قيمة ضريبة نقل المحاصيل بحوالي $^{(7h)}$ من كمية المحصول الذي يتم نقله من حقل كل مزارع ملكي. ذلك أن مقدار هذه الضريبة على $^{(7h)}$ اردب من القمع كان $^{(7h)}$ الأردب الواحد (الأردب = $^{(7h)}$ المؤرث $^{(7h)}$ المؤرث $^{(7h)}$ المؤرث المؤاحد (الأردب = $^{(7h)}$ المؤرث المؤرث المؤاحد (الأردب = $^{(7h)}$ المؤرث المؤرث المؤاحد (الأردب = $^{(7h)}$ المؤرث المؤرث المؤرث المؤاحد (الأردب = $^{(7h)}$ المؤرث المؤرث

وكذلك فإن كمية أخري من الجبوب الغذائية قدرها ٣٦ ١٣٦ أردباً دفيع عنها ضرية قدرها ١٦٠ الردباً ونبين من إحدى الوثسائق(٢١٠). أن سسائقي الحمير كانوا يتقاضون عن نقل المحاصيل من أراضى الفلاح حتى تصل إلى الشحن في السفن أجوراً من القمح، ولكن الحكومة كانت تشتري من هؤلاء السسائقين هسذا القمح بسعر محدد. ثم تضيف هذا القمح الذي اشترته مسن السسائقين إلى الكميسة المشحونة إلى الإسكندرية.

وفي إحدى الوثائق البردية التي (٣٧). تعود إلى نماية القرن الثاني ق.م وهمي عبارة عن رسالة موجهة إلى الإبستاتيس (مراقب الإقليم) من موظف كبير لم يتبين لنا من خلال سطور البردية لقبه. نتبين أن أجور نقل القمح كانت كالآي:

" لأجل الميرة الموزعة في القرى سوف لا يقوم أحد ببيعها بـــأكثر مـــن ٥ ك دراخمة فضية للمينا [وزناً] أو ٣ تالنت و ٢٠٠٠ دراخمة نحاســـية، وللنقـــل ٢٠٠٠ دراخمة للثالنت".

كما كان مزارعو الأراضي الملكية ينقلون المحاصيل من الحقل إلى الصدومعة أو من الصومعة إلى الميناء علي لاوائهم الحاصة مقابل أجر تدفعه لهم الحكومة. ونتبين ذلك من خلال برديتين مؤرختين بالقرن الأول الميلادي. ويحتمل ألهما يرجعان إلى حكم الملك بطلميوس الناني عشر الزمار. وقد جاء في إحدى هاتين البرديتين (٢٢٠):

" مسن سستراتون (Στρατων) کاتسب المسزارعين (Ακουσιλαος) کاتسب المسزارعين (Ακουσιλαος) إلى أکوسسيلاوس (γραμματευς γεωρων) السيتولوجوس، تحية. من أجل.... أراضي التاج أردبين من القمسح، الجمسوع ۲ أردب عام ۲۱، ۱۵ تسوت. إمضاءات، بيتالوس (Πεταλος) و مساريس (Μαρρης) کاتب القرية ".

والبردية الثانية (٥٧٧٥φρης) كاتب مسريي والبردية الثانية (٥٧٧٥φρης) في قرية باكنياس إحدى القرى الحيوانات (γραμματευς κτηνοτροφων) في قرية باكنياس إحدى القرى الشمالية بإقليم أرسينوي إلى نفس السيتولوجوس يطلب منه دفع أربعة أرادب مسن القمح نظير نقل كمية من الغلال إما إلى أرسينوي أو إلى ميناء بطوليمائيس هورموس على دواب الحمل المملوكة ربما لنقابة مربي الحيوانات.

وإن كان قد تبين لنا من خلال البرديتين السمابقتين أن الحكومة كانست تستخدم دواب نقل مملوكة للأفراد في نقل المحاصيل الزراعية من الحقول الملكيمة إلا

أنه لم يتبين لنا مقدار الغلال المنقولة والتي دفعت الحكومة مقابل نقلها أردبين (في البردية الأولى) وأربعة أرادب (في البردية الثانية).

وثما سبق يتضح لنا أن مزارعي الأراضي الملكية كانوا ملتزمين بنقل المحصول على حسابهم الخاص وبدوابهم أو بنقل المحصول سواء كانت دواب الحكومة تلك ثملوكة للدولة أو تستأجرها من الأفراد مقابل أجر أيضاً كما جاء في البردية السابقة.

ونفس الشيء لم يكن فقط لمزارعي الأراضي الملكية ولكن أيضاً بالنسبة لمزارعي الأراضي الخاصة، حيث كان نقل المحاصيل حدمة إلزامية مفروضة من قبل الدولة على المزارعين (٢٥٠).

ومن خلال البرديتين السابقتين (٣٦). نجسد أن أوامسر السدفع موجهسة إلى السيتولوجوي؛ وذلك لأن المخازن الحكومية التي تجمع فيها الغلال كانت تعتبر بمثابة مصارف للحسابات شألما في ذلك شأن المصارف المائية حيث كانت تسدفع أجسور النقل وكذلك الضرائب النقدية (٣٧).

(٢) أجور النقل النهري (ναυλον):-

تحدثنا إحدى الوثائق البردية (٢٨). التي تعود إلى منتصف القرن الثائست ق.م عن أجرة النقل النهري، جاء فيها أن لكل مائة أردب كان يدفع عليها تكلفة نقسل (نولون) في منف يقدر بمبلغ ٥٤ دراڅة نحاسية، ٤ دراڅات فضية.

ومن البرديات الأخرى^(٣٩). التي تحدثنا عن تكاليف النقل النهري برديسة مؤرخة بالعام ٢٤٨ ق.م جاء فيها أن قبطان أحد المزاكب المملوكة لزينون وكسان يدعي بايس (Παις) يقوم بنقل البضائع ويطلب من زينون رفع تكاليف النقل مسن ثلث الأرباح إلى النصف لأن البحارة يرفضون القيام بعملهم لقاء ثلث الأرباح. (٢٠٠٠).

إن الإشارة الهامة في هذه البردية هي ما ذكره بايس قبطان المركب مسن أن البحارة يرفضون القيام بعملهم لقاء ثلث الأرباح ويطلبون النصف، أعل ذلك يشير

إلى أسلوب خاص في استغلال المراكب؛ فإن بايس- قبطان المركب- مسئول عــن تكلفة النقل وعن شحن المركب. ولعل بايس وجد أن أرباح زينون وفــيرة. لـــذلك طلب المشاركة في نصف الأرباح (١٩).

كما أن إحدى البرديات التي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م جاء فيها أن دخل منف من السمك بلغ ٣ تالنت، أما مصاريف النقل الماثي والمكوس فقد بلغت تالناً واحداً، • ٢٥٠ دراڅة.

ونلاحظ فيما سبق أن المكوس الجمركية كانت ترتبط بتكلفة النقل، وذلك لأن المكوس كانت تقدر عادةً على أساس قيمة السلعة بما في ذلك تكاليف نقلها (٢٤٠٠-

ولقد مر بنا في البردية السابقة (٢٠٠). أن البحارة كانوا يتقاسمون الأرباح مع مالك السفينة. كما كانوا يتقاسمون الأرباح مع الملك البطلمي بحيث يكون نصيب الملك ثلاثة أرباع ونصيب الملاحين الربع الباقي (٤٠٠). وفي بعض الحالات الأخرى وجد أن البحارة كانوا يتقاضون أجرة شهرية. حيث نجد في بردية تعود إلى نماية النصيف الأول من القرن الثالث ق.م شكوى من بحار يدعي مورس موجهة إلى أحد معاوين زينون ويدعي "بيمينيس" (Πεμενης) لأنه لم يتقاض أجره لمدة أربعة شهور (٥٠٠).

كما جاء في بردية أخري أن بحاراً يدعي "فامونيس" (Φαμωνης) يعمل علي أحد المراكب المملوكة لأبوللونيوس كتب إليه يستعطفه أن يوافق علي صرف متأخرات أجوره هو وباقي البحارة حتى لا يضطر إلى بيع ملابسه علي حد تعسبيره، ولكي يحصل علي حريته بأسرع ما يمكن (٤٦).

ويبدو أن فامونيس قد وقع أسيراً لبحارته الذين تمردوا عليه بسبب عسدم صرف أجورهم، أو علي الأقل متواطئاً مع المسئول عن التأخير. وهذا المأزق يبدو واضحاً من سياق البردية التي تنتهي بمسذه الاستغاثة الفريدة (٤٧).

ويبدو أن البحارة كانوا يتقاضون أتعاباً نظير عملهم علي هيئة مقدار من الغلال (⁽⁴⁾. ثانياً: العصر الروماني.

يبدو أن مستأجري الأراضي الحكومية بكافة أنواعها كانوا ينقلون محصولهم إلى، الطاحونة، إما بواسطة دوابهم الحاصة أو بدواب النقل الحكومية وذلك في حالة عدم توافر دواب نقل لديهم. وكانت الحكومة تفرض عليهم مكساً نظير ذلك (المنه). ويبدو أن ملاك الأراضي الحاصة لم يتمتعوا بهذا الحق. كما كلف الفلاح بنقل نصيب الحكومة من الغلال من طاحونة القرية إلى صومعة الفسلال. وكسان في امستطاعة مستأجري الأراضي الحكومية استخدام قوافل الدواب الحكومية نظير مكس خساص بذلك (منه). كما فرض رسماً إضافياً على أصحاب الأراضي نظير نقل الفسلال مسن الصومعة إلى الميناء، وقد خصص هذا الرسم لدفع أجور موظفي الصومعة المختصين بتصدير الغلال وأجور سائقي دواب النقل ونفقات إنزالها إلى السفن. وكان محسل ضريبة القمح "السيتولوجوس" هو المسئول عن دفع هذه الأجور (۱۵).

ولا يستبعد أن تكون نفقات نقل القمح إلى الإسكندرية قد فرضت علسي كاهل دافعي الضرائب(٢٠٠).

وسوف نتناول في البداية اسعار وسائل النقل ثم أجــور النقـــل في مختلــف مراحله.

(١) أسعار وسائل النقل البري:

موف نكتفي هنا بالحديث عن أسعار الحمير كوسيلة من وسائل النقـــل البري، وذلك لأنه لم تتوافر لدينا المعلومات الحاصة بأسعار وسائل النقل الأخرى من جمال وبغال وثيران وغيرها من ناحية، والأهمية هذا الحيوان في عملية النقل البري من ناحية أخري.

إن معظم الوثائق البردية المتوافرة لدينا عن أسعار الحمير مؤرخة بالقرن الثاني الميلادي. ولقد كان سعر الحمار خلال هذا القرن يتراوح ما بين ٥٦ دراخة و٣٤٨ دراخة (٢٠٠).

وفي إحدى البرديات^(ء) المؤرخة بعام ١٠٣ م بيع حمار بمبلغ ٢٨٠ دراخـــة من الفضة. والبردية عبارة عن عقد بيع لحمار. وجاء فيها:

"... في قريسة كيركيسو حويس (Κερκεσουχοις) في قسسم هيراكليديس بإقليم أرسينوي. أمونيوس بن سيفيروس يبلغ من العمر حوالي ثلاثين عاماً. به ندبة أعلي حاجبه الأيسر. من نيلوبوليس في إقليم هيراكليوبوليست يقسس لجايوس فاليريوس لونجوس (Λογγως)، مسرح من الحدمة العسكرية في الجيش. يبلغ من العمر حوالي ٤٧ عاماً به ندبه أعلي حاجبه الأيسر بأنه قد باع له حار..... والإقرار شمل استلامه ٢٨٠ دراخة من الفضة بالكامل يداً بيد".

في إحدى البرديات^(٥٥) المؤرخة بعام ٢٦ ام جاء ثمن أنثي حجار ٥٦ دراخـــة من الفضة والبردية عبارة عن عقد بيع لأنثي حمار جاء فيه:

".... ثیادلفیا فی قسم ثیمستیس باقلیم أرسینوی میستاریون (Μυσταριων) بن هیرون یبلغ من العمر حوالي أربعین عاماً به ندبة علي إصبع الید الیسری الصغیر یوافق علی أنه باع إلی مساتابوتیس (Σαταβουτις) بسن بیکیسیوس(Πεκυσιος) یبلغ من العمر حوالي ثلاثین عاماً به ندبة علی إصبع یده الیسری الصغیر أنثی حمار.... ولقد تسلم میستاریون من ساتابومی المبلغ المتفسق علیه بینهما ۵۹ دراخة من الفضة مباشرة من ید لید".

ومن خلال هذه البردية يتضح لنا أن ثمن أنثي الحمار في عام ٢١٦م دراخة الذي يرجع إلى حكم الإمبراطور هادريان (١١٧-١٣٨م) ٥٦ دراخة من القضة. وفي العام ١٣١م في عهد نفس الإمبراطور بيع حمار بـــ ٤٨ دراخة (٥٦) كما بيعـــت

أنثي حمار في نفس فترة الحكم بـ • ٦ دراخمة من الفضة (^{٥٧)}. وفي عام • ١٥ ميلادية (فترة حكم الإمبراطور أنطونيوس بيوس ١٣٨ – ١٦١م) بيع حمار • ٢٠ دراخمة من البرونز (^{٥٨)}.

وفي القرن الثالث نجد أن أسعار الحمير قد زادت بشكل مبالغ فيه حبث نجد أن غن الحمار في عام ٢١٧ هو ٥٠٠ دراخة وفي العام ٢٨٧ نجد أن سعره قد أصبح ٥٠٠ دراخة. وفي فحاية القرن الثالث بيع حمار بمبلغ تالنتين وثلاثة آلاف دراخة أي ٥٠٠٠ دراخة، إذا كان التالت يساوي ٢٠٠٠ (ستة آلاف) دراخة، بمقارنة هذا السعر بالمثال السابق، حيث كان غن الحمار عام ٢٨٧م هو ٢٨٠٠ يتضح لسا مدي زيادة الأسعار، ويرجع ذلك إلى تضخم الأسعار الذي ساد في فحايسة القسرن الثالث نتيجة لانحيار قيمة العملة (٢٥٠).

(٢) أجور النقل البري.

هناك العديد من الوثائق البردية والمؤرخة بالعصر الروماني تحدثنا عن أجـــور النقل البري في أقاليم مصر المختلفة. ومنها:

وثيقة بردية تعود إلى العام ١٨ ق.م(١٠٠ تشير إلى أن أجرة دواب النقـــل في ذلك الوقت كانت ١/٠ أردب من إجمائي الشحنة المنقولة.

وبردية ثانية مؤرخة بالعام ٣٣م تشير إلى أن أجرة الحمار الكبير وآخر صغير نظير قيامهما بأعمال نقل، بلغت ١٦٨ دراخة، بواقع ٣ دراخة لكل شهر.

وبردية ثالثة (۱۱)مؤرخة بالعام ٢ £م تشير إلى أن أجرة كمية من العدس من قرية ثبادلفيا إلى أرسينوي بالحمار كانت ٦/٠ أردب لكل شحنة ومن أوتوديـــك إلى أرسينوي ٦/٣ أردب لكل ٢١٣ أردب.

وبردية رابعة (۱۲)مؤرخة بالعام ٦ \$م تشير إلى أن أجرة الحمار وسائقه في إقليم أرسينوي بلغت ٨ دراخة ■ أوبول وذلك نظير استخدامها في أعمال نقل مسن قرية تبتونيس إلى قرية كيركي بنفس الإقليم.

وبردية خامسة (٦٢)مؤرخة أيضاً بالعام ٢٤م وتشير إلى أن أجرة الحمسار في إقليم أرسينوي بلغت • أوبول وذلك نظير قيامه بأعمال نقل قرية تبتونيس إلى قرية تالي (Ταλει) بنفس الإقليم.

وفي بردية سادسة (^{۱۹)} مؤرخة بالعام ٧٩م جاءت أجـــور النقـــل في إقلـــيم هيرموبوليس كالآيت:

أجرة عربات نقل، نقلت بعض الحزمات من الحقل إلى الجسرن الملكسي ٥ دراخمة في اليوم. في بعض الأحيان بلغت ١٠ دراخمات. وكانت أجرت الحمسير ٦٠/ ٢-١ أبول لكل حزمة. وكانت أجرة الحمير نظير نقل النبيذ من إحدى الضياع إلى قرية إبيونيتيس (١٩٤١مار) ٣ أبول لكل حولة حمار. وكانت أجرة الحمير نظير نقل ٢٦ كيساً من السماد ٤ دراخمة. أجرة الحمار لكل يوم ٧ أوبول، والسائقين ٦٢ كيساً من السماد ٤ دراخمة. أجرة الحمار لكل يوم ٧ أوبول، والسائقين // ٢ أوبول.

" العام الحادي عشر من عهد الإمبراطور قيصر نيرفا تراجان أغسطس جرمانيكوس Υενκηβκις) بن باكيبكيس (Τακηβκιος) بن باكيبكيس (Πακηβκιος) إلى أورميس (Ορσης)، هوريون وشركائهم لحساب

فيلافيوس هيراكليديس النومارخ، من أجل نقل حزم وأكياس في العام المذكور الحادي عشر ٨ دراخمة من الفضة، المجموع ٨ دراخمة".

ونتين من محلال هذه الوثيقة أن نقل الأكياس والحزم من الحقل إلى صومعة الغلال المحلية كان يقوم به مستأجرو الأراضي العامة علي دواب نقل (جمال) مملوكة للدولة لضريبة مفروضة عليهم من قبل الدولة وهي ضريبة(Προσμετρωμεν)(والتي سبق الحديث عنها في الفصل السابق.)

وبردية ثامنة (۱۱ مؤرخة بعام ١٤٥ م تشير إلى أن أجرة جمل بلغيت ٧ ١/ ٧ دراخمة لكل تائنت نظير نقل حجر الشبة من الواحة الصغيرة (الداخلية) إلى قريسة سوكتوبايونيسوس، والتي تبلغ المسافة بينهما مسيرة ١٨ يوماً ذهاباً وإياباً (١٧)

وجاء في هذه البردية:

" السنة التاسعة من حكم الإمبراطور هادريانوس (مع ذكر العديد من المخلف الألقاب الأحرى) ٣ طوية. من خلال مصرف ساينوس، في حي ترياميريس (Τρεασυριης) أنا مسخاوريون (χαυριον) بسن افروديسيوس (Αφροδισιος) أنا مسخاوريون (Αφροδισιος) بسن أفروديسيوس (Τεσενουφις) وأقرناءه مشر في احتكار حجر الشب في إقليم أرسينوي إلى بانوفيس (Πανουφις) بسن تيسينوفيس (Στοτοετις) و ستوتويتيس (Στοτοετις) بقرية سوكنوبايونيسوس في إقليم هير كليوبوليس، سائق جمل، طبقاً لما دفعه من أجل المكس علي الثلاثين تالنت من حجر الشبة التي نقلها من الواحة الصغيرة إلى أرسينوي عبر بوابة مكوس نينبو (Νυνπου) بعدل ۱ دراخة و۳ أوبول لكل تالنت، و ٤٥ دراخة وبالمثل ۱۲ تالنت من المعدن، قد أستلمها مسن أجل نقلهم، بعدل ۷ دراخة و ۱۳۵ دراخة و ۱۳۵ دراخة "

وتقدم لنا برديات "كولومبيا (١٨٠ المؤرخة بعام ٥٥ م بعض المعلومسات المرتبطة بنقل الفلال وأجور نقلها إلى صوامع الغلال إلى المينساء تمهيسداً لنقلسها إلى

الإسكندرية. كما تلقي هذه البرديات الضوء على التفويضات (επισταλμαται) الصادرة من الاستراتيجوس و الباسيليكوجرامتيوس إلى مرؤ سيهم في صوامع المغلال والمصارف المالية. وذلك لإعداد الأجور المناسبة للأعمال التي تم إنجازها طبقاً للتفويض الصادر من الباسيليكوس.

وتشير إحدى هذه البرديات (١٩) إلى أجرة نقل خاصة بسائقي الحمير العامسة نظير نقلهم كمية من القمح والشعير من صوامع غلال قسم بوليمون بإقليم أرسينوي إلى الميناء، وجاء فيها:

و إلى سابينوس وشركاه، مصرفي الدولة، من سائقي الحمير العامة الذين تظهر أسماءهم بأسفل، من قري موخيس (Μουχεις) و إليوسيس (Ελευσις) مسن خسلال المعين. لقد استلمنا منك المال الذي أمرت بدفعه هيراكلاتوس (Ηρακλας) ممثلنا المعين. لقد استلمنا منك المال الذي أمرت بدفعه لنا كأجرة نقل (Φορετρον) على القمح والشعير الذي نقلناه. كما تم التصديق عليه، من صوامع غلال قسم بوليمون إلى الميناء وتبلغ أجرة النقل تلسك، $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ أردب من القمح من الشعير القيمة المحولة هي ٨ دراخمة لكرا أردب من القمح، المجموع الكلي ٢٢٦ دراخمة. وبالنسبة للشعير حسوائي ٤٨٠ دراخمة لكل دراخمة لكل دراخمة ٢ أوبول، ٢ خسالكي المبلغ الإجمالي ٢٣٧ دراخمة ٢ أوبول، ٢ خسالكي المبلغ الإجمالي ٢٣٧ دراخمة ٢ أوبول، ٢ خسالكي المبلغ الإجمالي ٢٣٧ دراخمة ٢ أوبول، ٢ خالكي....."

ويتبين لنا من خلال هذه البردية أن أجرة النقل للقمح والشعير من صوامع الغلال في بوليمون إلى الميناء بلغت با/ ٢٨ أردب من القمح و ٢٠/٠ ٢ أردب من الشعير. وان هذه القيمة العينية تم تحويلها إلى قيمة نقدية بلغت ٨ دراخمة لكل أردب من الشعير أي بواقع لل دراخمة لكل ويشير كل من الشعير أي بواقع لل ويسترمان" و لم أوبول و ٢ خالكي لكل أردب من الشعير (٢٠٠ ويشير كل من "ويسترمان" وكيز" إلى أن الأجور الخاصة بالنقل البري لغلال الدولة كانت تأخذ أيضاً بشكل عيني من صوامع غلال الدولة عن طريق السيتولوجوي . (٢٠١)

ولكن هل كان تحديد الأجر المأخوذ مقابل النقل، عيناً أم نقداً يحدد عسن طريق الاختيار؟ أي، هل كان سائقو الحمير والجمال هم الذين يحددون إذا ما كانوا سيحصلون على أجورهم بشكل عيني أم نقدي، أم أن الدولة هي التي كانت تحدد إذا ما كان الأجر نقداً أم عيناً؟ يفترض كل من "ويسترمان"و " كيز" أن قرار له مثل هذه الأهمية ينبغي أن يتخذه الوالي لاعتبارات المصلحة الاقتصادية للدولة في كل عام، ذلك لأن التفويض في حق الاختيار بين الدفع نقداً أم عيناً، يحفظ به بشكل منوي- أي يتم تحديده في كل عام- طبقاً لقرار السوالي فضسلاً عن قرارات الاستراتيجوي في الأقاليم (٢٧). وربحا يرجح هذا الرأي أيضاً ما ذكرناه مسالفاً عن التقارير الدورية التي كانت ترسل إلى الوالي عن دخول صوامع الغلال المنتشرة في هيم أنحاء البلاد.

وبردية ثانية من برديات كولومبيا (^{۷۲)} تتعلق بأجور سائقي الجمال العامة من قرية ديونيسياس (Διονυσιας) نظير نقلهم كمية من القمح من قسم بوليمون إلى الميناء. وجاء فيها:

" إلى ساينوس ديوس وشركائهم، مصرفي الدولة، نحن الذين كتبت أسمائهم بأسفل، سائقو الجمال العامة من قرية ديونيسياس، عمثلين من خلال هوريسون عمثلنسا المعين، قد تسلمنا منك المال الذي فوضت بدفعه لنا عن طريق بطلميوس، السكرتير الملكي نقسم بوليمون وعمثل سلطات الاستراتيجوس في قسمي بوليمون و فيميستيس الملكي نقسم بوليمون وعمثل سلطات الاستراتيجوس في قسمي بوليمون و فيميستيس لأجرة نقل القمح، العمل الذي تم إنجازه تحت إدارة بطلميوس علي محصول قسم بوليمون للعام السابع عشر. وبلغت تكلفة النقل ١٣٠ أردباً من القمح، السذي تم غويله إلى قيمة مالية بلغت ٨ دراخات لكل أردب، الإجمالي ٥٠ ١٠ دراخهة مسن الفضة، والمجموع الكلي ٥٠ ١٠ دراخة".

وعندما يسلم سائقو الحمير وسائقو الجمال المخصصة لهم مسن الغسلال في الميناء المحدد. كان يطلب منهم إيصال أو شهادة ما تثبت ألهم قد قساموا بتوصيل الكمية الصحيحة وتظهر هذه الشهادة في العديد من إيصالات كولومبيسا($^{(vi)}$ مسن محلال الجملة ($^{(vi)}$ $\delta \eta \lambda \omega \theta \eta \mu e v$)، بمعني " كما تم التحقق منه " أو " كما قدم وثيقة تثبت ذلك".

ويرجح أن إعداد هذه الشهادة كان أحد واجسات حراس النهر (ويرجح أن إعداد هذه الشهادة كان أحد واجسات على تلك الشهادة فإن (Ορμοφυλακες) كمندوبين عند السيتولوجوي، وبناءً على تلك الشهادة فإن سائقي الجمال وسائقي الحمير كانوا يقدمون طلباً لصرف أجور النقل مقابل ما تم إنجازه من عمل (٥٠٠).

كما نلاحظ أن هناك ممثل ينوب عن سائقي الجمسال ومسائقي الحمسير في استلام أجور النقل(٧٦). وعلى سبيل المثال ما جاء في إحدى تلك البرديات(٧٧).

" أنا خريساس (Χρυσας) ممثل معين من قبل هــؤلاء الــذين كتبــت اسماؤهم بأعلى (سائقو حمير من قري مختلفة) قد تسلمت ألفين وأثنين وخسين دراخمة من الفضة، وأثنين من الأبولات، المجموع الكلي ٢٥٥٧ دراخمة و٢ أبول كما ثبت بأعلى العام الثامن من حكم مولانا أنطونيوس قيصر ٥ برمهات".

ويبدو أن هذا المندوب الذي كان يتسلم أجرة النقل من مصرف الدولة بالنيابة عن سائقي الدواب كان وكيل أو كاتب نقابة سائقي الدواب.

كما نجد أن هناك بعض سائقي الدواب كانوا يباشرون عملهم بأنفسهم لدي الدولة ويتسلمون أجور النقل الخاصة بهم بأنفسهم من مصرف الدولة (٢٨٠). ومشال ذلك:

" أنا سرابيون بن مارون. سائق جمل، تسلمت المائق وواحد دراحمة والاثنين أوبول المذكورة بأعلى "(٢٩٠).

ونجد أيضاً أن بعض السائقين قد تسلموا الأجور الخاصة بمم بأنفسهم ولكن لأنهم أميون فقد كتب ووقع بالنيابة عنهم شخص آخر ليس سكرتير نقابة سائقي الدواب. ويدل على ذلك ما جاء في إحدى البرديات (٨٠٠).

" كتابة مطابقة لحم عن طريق ماريون "نوموجرافوس" (νομογραφος) هؤلاء الذين أعطيت أوصافهم. ثبت ألهم أميون، العام الثامن من حكم الإمبراطور هادريانوس (مع ذكر العديد من الألقاب الأخرى) ٢ برمهات أنا، أمونيوس، بسن هوريون، تسلمت أجري كما حدد بأعلى. أنا، أمونيوس بن مايشسس، أيضاً تسلمت أجري كما حدد بأعلى.

وفي إحدى برديات كولومبيا أيضاً (١٠) نجد أن طلب الدفع كان مؤرخاً بــــ ٥٢ أمشير في حين أن الدفع من قبل المصرف الحكومي وجد بعد ذلك بثمانية أيام في ٣ برمهات وقد يمثل هذا الوقت المستفرق من قبل المصرف الحكومي للانتهاء مــن إعداد الأجور الخاصة بالسائقين. (٨٠)

وفي إحدى البرديات (^{۸۳)} المؤرخة بعام ۱۵۸م نجد أن أجرة نقـــل القمـــح مـــن صوامع الغلال إلى أرمينوي بلغت ۴/ أردب لكل حمولـــة يبلــــغ وزنهــــا ۳ أردب. والنص كالآتى:

" طبقاً لتفويض آخر مؤرخ بـ ٢٦ طوبة في العام الثامن صادر إلى نقابـة أصحاب دواب النقل من قرية سوبائيس التابعة لإقليم هيراكليوبوليت مـن أجـل خدمة النقل تم التصديق عليها لتسلم تحت إدارة نائب الاستراتيجوس هيليودوروس لنقل غلال من صوامع الغلال في قسم ثميستس لنقل محصول العام الثالث ٢٩ أردب من القمح. لنقل محصول العام الخامس من القمح. لنقل محصول العام الخامس ١٩٨ أردب من القمح الجموع الكلي ١٤٠ أردب. أيضاً تحت إدارة بطلميوس الكاتب الملكـي السـابق لقسـم الكلي ١٤٠ أردب. أيضاً تحت إدارة بطلميوس الكاتب الملكـي السـابق لقسـم

ثيميستيس ويعمل كستراتيجوس من الله برمودة إلى أبيب، طبقاً للتفويض الصادر من بطلميوس إلى خلفه هيلودوروس والآي يضاف إلى ما جاء بأعلى: لنقل محصول العام الثالث 1^{\prime} 1^{\prime}

من الواضح أن كميات الغلال الواردة في هذه البردية خاصة بالأنونا. وقد ثم نقلها بناءاً علي تفويضات صادرة من الاستراتيجوس من المحتمل صدرت بناءاً علي تلقي إشعار من مدير المال المسئول عن صومعة الغلال الرئيسية في نيابوليس يفيد بأن ذلك الشحن مسموح به. ولقد ناقشت هذه الوثيقة المبالغ المالية الستى تم إعداد الشحنات ست سنوات سابقة أو غلال قديمة قد تم تخزينها في صوامع الغلال المحلية للعض السنوات. وشحنت الآن إلى روما. لكن يبدو أن وجهة النظر الأخيرة هي الصحيحة. أما فيما يتعلق بأجرة الشحن فإننا نجد أن الكمية الإجمالية للغلال التي تم نقلها هي ٢٩/١٠ ٥ أردب شاملة أجرة النقل وهي:

التي تم نقلها بسيطة نجد أن الكمية التي تم نقلها بعد خصم أجرة النقل منها وهي ٩٨٠.٥أردب أو ١.٦٨٩ هولة خمار (باعتبار أن حمولة الحمار ثلاثة أرادب).

"٣) ١.٦٨٩ ٩٠٠ = ٥.٠٦٧) قد شحنت بمعدل بتكلفة نقــل بلغــت بها أردب مع إضافة بعض الرسوم الضئيلة (٨٤).

وفي بردية (٥٥) تعود إلى العام ١٧٥/ ١٧٥ نجد أن أجرة النقل دفعت نقـــداً بمقدار أربعة دراخمات وجاء فيها:

" في العام من حكم ماركوس أوريليوس (مع ذكر العديد مسن ألقاب الأخرى) المعديد مسن ألقاب الأخرى) المعديد عن قبل كرونيون (Κρονιων) و آخرون من مشايخ القرية (Πρεσβυτεροι κωμης) قرية تيبتونيس، من أجل أجرة النقل في العام المسذكور آنفا، لسدين فانيسسيس (Φανησιν) بسن أونسوفريس (Οννοφρεως) لحساب الدراخة"

ومن خلال إحدى البرديات (^{٨٩)} المؤرخة بالعام ١٧٢م وهي عبارة عن جسام مقدم من قبل أحد البناءين من أجل أجرة النقل بكمية من الطوب الآجر. نجد تكلفة النقل بلغت ٦٦ دراخة لكل (٠٠٠٠) عشرة آلاف من الطوب الآجر.

وفي إحدى البرديات (۱۷^{۸۷)} المؤرخة بنهاية القرن الثاني الميلادي نجد أن أجــرة النقل بلغت 19 أوبول علي كل كيس يتم نقله من القرية إلى الميناء. وجاء في هذه البردية:

"من كرونيون باكبكس حفيد حربوقراطيون كاهن معبد قرية تبتونس المشهور... والذي عاني من وقاحة غير عادية من قبل كرونيوس والذي بحق رجل طائش وهذا هو الموضوع. الآن هو حضر نفسه لكي يطلب أجرة الشحن المسحن (ναυλον) الذي تم نقله من القرية إلى الميناء. وبدلاً من أجرة الشحن التي دفعها وهي 19 أوبول على كل كيس يطلب ٣٠ بطيشه وقلة حياءه المعتاد".

يبدو من خلال هذه البردية أن تكلفة النقل كانت ١٩ أوبول أو علي كــل كيس أو ٣٠ أوبول التي تحت الشكوى على أساسها. ويفترض "ويليز" (Welles) ناشر البردية أن تكلفة النقل ربما تكون -/ ٦ أو ١٠ أوبولات لكل أردب من القمح، ١٠ ٦ علي أساس ١٩ أوبول لكل كيس (كل كيس ٣ أردب) وعشر علي أساس الـ ٣٠ أوبول موضوع الشكوى. ولكن نلاحظ أيضاً من خلال هذه البردية استخدام كلمة " نولون" (ναυλον) للتعبير عن " تكلفة النقل البري" في حين أننا اعتدنا من خلال ما مر بنا من برديات أن النولون" لتكلفة النقل المبري. و"الفوريترون" (ΦΟρετρον) لتكلفة النقل المبري.

ويري "ويليز" أن كلاً من المصطلحين ربما استخدما نوعاً ما بطريقة التبادل أي وضع أحدهما أو استعمال مكان الآخر (٨٨).

(٣) أجور النقل النهري:

لقد كان النقل النهري هو المرحلة الأخيرة من مراحل النقل، فبعد أن يستم نقل الغلال من صوامع الغلال المختلفة براً علي ظهور الدواب وكذلك العديد مسن السلع الأخرى، إلى الموانئ النهرية المنتشرة علي امتداد ثمر النيل يتم نقلها بالسفن عبر النيل إلى الإسكندرية. حيث بعد ذلك إلى روما.

ولدينا عدد كبير من الوثائق البردية التي تحدثنا عن أجرة النقسل النهوي. ومنها وثيقة بردية $^{(\Lambda^{1})}$ مؤرخة بالعام ٤٢م تحدثنا عن أجرة نقل كمية مسن الحبوب الغذائية عن طريق السفن من أرسينوي إلى ميناء بطوليمائيس هورموس. حيث كانت أجرة نقل ٢١٢ أردب من العدس 1 أردب. وأجرة نقل ٢٠٠ أردب من العدس 1 أردب من القمع بلغت أجرة نقلها ٣٠٨ أردب 1 المردب. 1 1 1 المنت أجرة نقلها ١٩٨ أردب من الشعير بلغت أجرة نقلها ١٩٨ أردب.

وفي بردية ثانية (^{۱۰)} مؤرخة بالعام ۱۳۳ م دفع مبلغ ۱۰۱ دراخمة كأجرة نقل كمية من التبن، تبلغ قيمتها النقدية ۱۱۹۰ دراخمة، وذلك مقابل نقلها مـــن قريـــة ألابانئيس (Αλαβανθις) إلى محطة مياه في أرسينوي. وفي عام ١٣٨/ ١٦١م. في إقليم هيراكليوبوليس، كانت أجرة كمية مـن القمح ٨٨ دراخة. و٣٣ دراخة دفعت مقابل نقل حجر (٩١٠).

وتحدثنا إحدى برديات كولومبيا (٩٢) المؤرخة بالعام ١٥٥م عند نقل كمية من جذوع الأشجار من بوليمون بإقليم أرسينوي إلى قرية بوكولون، وبلغ عدد الجذوع ٢٢ جذعاً. وكانت أجرة النقل ٤/١ ٣٣ دراخمة لكل ١٠٠٠ أردب من حمولة السفينة التي بلغت ١٠٠٠ أردب.

والنص كالآتي:

" إلى سابينوس وشركاه، المصرفيين الحكوميين. أنا، هيركليبديس بسن ديديموس أسم أمي هو ديميتروس من ميناء هيراكليوبوليس ، قبطان مركبي المملوكسة لي، حولسة ٥٠٠ أردب، مسم أمونيسوس بسن ميتسرودوروس (Μητροδωρου)، حفيد كيفائون (Κεφαλωνος) من قبيلة سوسيكوسميان (Σωσικοσμιου) وحي زينيان (Ζηνειου)، وديونيسيوس بن بطلميــوس حفيد بوتدامون (Ποταμωνος) مسن قبيلة أرخيستراتينوس (Αρχεστρατειου) وحي زينيان، يعملون كضمانات لامتثالي، وكضمناء لي، هذان الاثنان هما رؤساء نقابة ربابنة السفن لإقليم أرسينوي. قد تسلمت منك المال الذي فوضت بدفعه لي من أجل نقل خشب الأكانثوس (ακανθινων) لعدد ۲ جذع قادم من قسم بوليمون من أجل قرية بوكولون.... بما قيمته ٣٣ دراځمة ٦/١١ أوبول ٢ خالكي لكل ١٠٠ أردب من حولة السفينة. الإجمالي ٢٦٦ دراخــة مــن الفضة، ١١/ أوبول، اقتطاع ١/ ٣% من أجل __ بما يساوي ١٧ دراخـة. ٢ أبول. المتبقى ٢٤٨ دراخمة، ٦/ ٥ أوبول الإجمالي ٢٤٨ دراخمة ٦/ ٥ أوبسول. و هيراكليديس يبلغ من العمر حوالي ٣٥ عاماً به ندبة بحاجبيه الأيسر كتب بالنيابة عنه لأنه ثبت أنه أمي، من قبل هيراكليديس النوموجرافيوس. العام الثامن عشر من حكم مولانا أنطونيوس قيصر. أنا ديوينسيوس بن بطلميوس، أضمن صحة ما ذكر بسأعلى هيراكليديس"

ونتين من خلال هذه الوثيقة البردية أن تكلفة النقل من بوليمون من مسعة حولة المركب، وأن نسبة بلغت الهمام منها ثم انقطاعها من المكن أنحسا خصسم صاحب المصرف من أجل مبلغ قد تم دفعه مقدماً (٩٣).

كما نلاحظ أيضاً أن موظفي نقابة أصحاب السفن في إقليم أرسينوي عملوا كضمناء لمالك المركب الخاص في الوفاء بتعاقدات الحكومة (١٤٠).

ويذكر " أويرتل" "Oertel" أن هذين الضامنين اقتضتهم الضرورة لضمان تنفيف قبطان السفينة للمهمة التي أوكلت إليه في خدمة النقل وعدم حدوث أي إتلاف، أو فقدان أو خسائر أثناء النقل^(٩٥).

كما نلاحظ أيضاً أن مالك السفينة (هيراكليليس) كتب بالنيابة عنه شخص آخر هو هيراكليديس، النوموجرافيوس لأنه لا يجيد الكتابة. وكذلك ضمنه شـخص ثالث في إثبات صحة ما جاء في الإيصال وهو ديونيسيوس (٩٦).

وذلك يتشابه مع ما جاء في إحدى إيصالات النقل البري حيث كتب بالنيابة عن سائقي الدواب شخص آخر وهو أيضاً نوموجرافيوس (٩٧).

وفي إحدى البرديات (٩٨٠) التي تعود إلى القرن الثاني الميلادي حسساب مسن المحتمل أنه قدم من قبل موظف إلى رئيسه المباشر، خاص بنفقات تتعلق بأجرة نقسل حولات للعديد من المراكب المحملة بالقمح والمرسلة عبر النسهر. في الغالسب. إلى الإسكندرية. وجاء في هذه البردية:

" حساب لمركب تريادلفوس (Τριαδελφου) ، ۳٤٠٠ أردب من القمح بتكلفة ٢١ دراخمة لكل ، ١٠٠ أردب، الإجمالي ٧١٢ أردب. { العدد الصحيح هــو ٧١٤ حيث أن التكلفة كانت ٢١ دراخمة لكل ، ١٠٠ أردب. وإذا قسمنا ، ٧٦٤

÷ ۷۱ = ۷۱ وليس ۷۱۲. لنفس الشخص بتكلفة ٤ دراخة لكل ۱۰۰۰ أردب، ۱۴ دراخة حولة ۷۱۱ أردب من القمح نقلت... المكان الجاف دراخة لكل ۱۰۰۰ أردب، ۱۰ دراخة الحسرة (مسن النبيسة) أرسلت إلى المساعدين (υπηρεταις) والجنود (στρατιωτη) ۸ دراخة أوبول (۱۹۰).

" مركب هوريون (Ωριωνος) بن أمونيوس (Αμμωνιου) مركب هوريون (Ωριωνος) بن أبوللونيوس، ٥٠٠ أردب الإجمالي أردب. ولمركب باوسيريس (Παυσιριος) بن أبوللونيوس، ٤٢٠ أردب الاجمالي ٢٠٠٠ أردب = ٤٢٠ دراخسة دفسع إلى هوريون، ربان مركب، المبلغ المخصص له ٨ دراخة"

يبدو بشكل واضح أن هذا حساب نقل غلال الأنونا بالإضافة إلى بعسض جرار النبيذ ولقد بلغت تكلفة نقلهم من أوكسيرينخوس إلى الإسكندرية ٢١ دراخمة لكل ١٠٠ أردب. ونلاحظ أن تريادلفوس قد تقاضي مبلغاً إضافياً وهو ٤ دراخمه لكل ١٠٠٠ ألف أردب ولكن سبب تقاضيه لهذا المبلغ الإضافي غير معروف.

وفي بردية (۱۰۱ مؤرحة بالعام ۲۱۰ م نجد أن تكلفة النقل لكمية من الغلال من ميناء "جروف" في أرسينوي إلى ميناء بطوليمائيس هورموس بلغت أردب لكل من ميناء الحمولة بالإضافة إلى ء/ أردب إضافي. وتتعلق هذه البردية بنقلل كمية من الغلال من قريتين من إقليم أرسينوي عن طريق دواب حمل من إقليم كينوبوليس. وتكلفة النقل الخاصة بجذه الغلال ليست شاملة أي ألها شلت النقل عن طريق السفن فقط حيث أن تكلفة النقل البري الخاص بدواب النقل المستى نقلت الغلال إلى الميناء دفع بشكل منفصل عن تكلفة النقل المائي وما حاء في هذه البردية هو فقط تكلفة النقل بالسفن (۱۰۳).

وجاء في البردية:

" في الرابع والعشرين من شهر بابه ٩٨ حمار أحضروا ٢٩٤ أردباً (بمعـــدل ٣ أردب لكل حمار).

في السابع و العشرين ۲۸۲ تم تسليمهم (حساب الأيام الأحرى فقد) المجموع الكلي للتوصيلات حتى ۲۹ بابة ۱۷۳۰ أردب من القميح (بدلاً مين 77 أردب أعطيت في النص) تكلفة الشحن أردب لكل 100 أردب 100 أردب أعطيت في الكلي للأرادب وهيو 100 100 أردب المجموع الكلي للأرادب وهيو 100 أردب بالإضافة إلى 100 أردب 100 أردب ياضافة 100 أردب المجموع 100 أردب باقي الحساب 100 (بدلاً من 100 من 100 أردب أعطيت في النص).

وفي إحدى البرديات (۱۰۳ المؤرخة بالقرن الثالث الميلادي نجــد أن مالــك مركب يدعي كرونيون قد تقاضى ۲۹۹ دراخة كأجرة نقل، ولكن لم يتضح لنا من خلال البردية الكمية المنقولة والمكان الذي نقلت منه أو إليه. كما نجد أيضاً في نفس البردية أن أجرة نقل كمية الشعير إلى الإسكندرية بلغت ۱۸۵ دراخة.

وفي بردية (۱۰۵) مؤرخة بالقرن الثالث الميلادي. وهي عبارة عن طلب مقدم إلى مدير مكتب الاستراتيجوس في أوكسيرينخوس بخصوص أجرة نقل كمية مسن الغلال، تم نقلها من أوكسيرينخوس إلى الإسكندرية، ولقد بلغت أجرة النقل هذه واحد أوبول رغم أننا نعلم من خلال بردية أوكسيرينخوس السابقة الذكر (۱۰۰۰) أن أجرة النقل من أوكسيرينخوس إلى الإسكندرية كانت ٢١ درا شدة لكل ١٠٠ أردب. وجاء في البردية:

" إلى أوريليوس ديميتريوس (Δημητριω) مدير مكتب سيراتيجوس (Δημητριω) مدير مكتب سيراتيجوس (διαδεχομενω τηω στρατηγιαν) أو كسيرينخوس، مين أوريليسوس بطلميوس بن ديوجينيس (Διογενους) وفيلسوتيراس (Φ λωτερας)ربان مركب خاص تبلغ حولتها ٥٠٥ أردب ذات رأس تمثال.... وأوريليوس ويوجينيس

بسن مسيرابيون وأرسينوي مركب مملوكة لس.... بسن أوفيلليسوس (Οφελλιου) ومع ذلك تلقب بس وتبلغ حولتها... أردب. بحسا رأس تمثسال ايزيس (Ισις). أوريليوس... يسن ديوستقوروس (Διοσκορου) وأثنيسوس (Ανκιος) ربان مركب مملوكة لكلاوديا برينيكي، ومع ذلك لها لقب آخر. تبلغ حولتها ٥٥٠ أردب، وبها رأس تمثال.... الثلاثة جميعهم مسن أوكسيرينخوس. والريابنة مرافقون لنا، ربابنة المراكب السبعة، التي تبلغ مجمسوع حسولاتهم ٥٠٠ أردب، نظلب بأن تصدر أمراً للفع أجرة أوبول لشحن به/ ١٥٦٧ أردب مسن معصول العام الأول، الماضي الذي نقلناه على مراكبنا النهرية جميعهم ... عن الفضة ... دراخة".

ويذكر" جونسون" أن أجرة الواحد أوبول ليس معروفاً بالتحديد إن كانت أجرة نقل أم أجرة قياد؟(١٠١)

وربما كانت أجرة الواحد أوبول مقابل القيادة وذلك لعدة أسباب:

أولاً: أن الكمية التي تم نقلها من أوكسيرينخوس إلى الإسكندرية هي كمية كسيرة بلغت ١/٠ ٤.٥٦٧ أردب. وهي كمية يصعب معها التصديق أن تكلفة نقلها هي واحد أوبول.

ثانياً: أنه جاء في نماية البردية ما يشير إلى أن هناك مبالغ مالية أخري قد دفعست جيمهم... من الفضة... دراخة (١٠٧) و ربحا كانت هذه المبالغ هي أجسرة النقل.

ثالثاً: وجود قباطنة مرافقون لأصحاب المراكب الذين قدموا الطلب ثما قد يوحي بأن أجرة الواحد أوبول هي أجرة قيادة وليست نقل.

رابعاً: أن "جونسون" ذكر أن أجرة واحد أوبول ليس لها شبيه آخــر في البرديـــات سواء كانت أجرة مقابل القيادة أو أجرة مقابل الشحنة (١٠٨) حتى وإن صـــح

الافتراض بأن أجرة الواحد أوبول كانت مقابل القيادة فإن هذا المبلغ هزيــــل جداً.

وفي بردية (۱۰۹ مؤرخة بالعام ٢٣٦م وهي عبارة عن عقد إيجار مركب. نجد أن تكلفة نقل كمية من بذور الخضراوات من ميناء جروف بأرمسينوي إلى ميناء أوكسير يخوس بلغت ٤٠ دراخمة لكل ١٠٠ أردب، وبما أن الكمية المتفق علي نقلسها بين المالك والمستأجر هي ٢٥٠ أردب فإن تكلفة النقل لهذه الكمية بلغست ١٠٠ أردب وثم الاتفاق بين المالك والمستأجر علي أن يستلم المالك ٤٠ دراخمة من قيمسة تكلفة النقل والمباقي وهو ٢٠ دراخمة سوف يستلمها عند وصول الشحنة إلى ميناء أوكسيرينخوس.

(٤) عقود السفن:

بعد أن تحدثنا عن أسعار وسائل النقل ومستلزمات السفن وتكلفة النقـــل البري والنهري، واستكمالاً لهذا الموضوع نتحدث عن عقود إيجار الســـفن وقيمـــة الإيجار وشروط الإيجار.

وأولي هذه العقود، عقد مؤرخ بالقرن الثاني الميلادي (• 1 م) جاء فيه (١١٠٠.

"اتفاق بين وتريفون (Τρυβων) بن أبوللونيوس مسجل في حي أبوللونيوس ربان سفينة بخصوص شحن سنة آلاف أردب من الحبوب الغذائية. ويقر تريفون بأنه قد تسلم مبلغ أربعمائة (٠٠٤) دراخة من الفضة، من المبلغ المتفق عليه لاستنجار سفينته وأنه سوف يتسلم الشحنة في ميناء ويسلمها في ليثاين(٨١٢٦١٧٥) في إقليم "سايس" سالمة بدون أي ضرر أو خسارة من المياه، وأنه سيحصل أيضاً علي.... دراخة وشراب في محفيس وأنه لن يتحمل أي عبء ماعدا إكراميات الأعياد التي سوف يدفعها، وأنه سيتسلم باقي مستحقاته عند تفريخ المشحنة، وأنه لن يحصل أي أعباء ناجمة عن التأخير في تفريغ الحمولة إذا وصلت الشحنة، وأنه لن يحصل أي أعباء ناجمة عن التأخير في تفريغ الحمولة إذا وصلت الشحنة يوم الاحتفال، أما إذا تأخرت السفينة أكثر من.... يوم فإنه سيتحمل

دراخمة عن كل يوم. ويقر تريفون بأنه سوف يقدم عدداً كافياً من البحارة وكذلك كافحة عن كل يوم. ويقر تريفون بأنه سوف يقدم عدداً كافياً من المحدد في الوقت المناسب وأنه في حالة عدم التسليم وفقاً لذلك يقبل تحمل العقوبات الجزائية المذكورة في العقد وبأنه سيكون مستعد للإبحار في اليوم السادس من شهر طوبة.

وعقد آخر من البردية نفسها جاء فيه(١١١):

"اتفاق بسين بسن مسسجل في "موسوباتوريان" (Μυσοπατορια) وحي ألثاين، ينوب عنه سمسار السفن مساركون و أوكسيرينخوس، يبلغ من العمر.... عاماً وبه ندبة علي ساعده الأيسر، ربان مسفينة سعتها... أردب ويقر بأنه استلم مبلغ دراخة و ۱ دراخة " شراب ممفيس" وذلك مقابل استئجار مركبه لنقل.... من جذوع خشب النخيل. وسوف يستلمها في جروف في مدينة أرسينوي، ويسلمها في ميناء.... سالمة بدون أي ضرر أو خسائر من المياه، وأنه لن يتحمل أي عبء ماعدا إكراميات الأعياد التي سوف يدفعها. قيمة المقد ه ١٩٢٤ دراخة سوف تدفع عند تفريغ الحمولة. سوف يسمح له بثلاثة أيسام ليفريغ الحمولة بعدها سوف يدفع.... دراخة عن كل يوم تأخير في تفريغ الحمولة. وصوف يقدم الربان عدداً كافياً من البحارة وكذلك كافة مستلزمات السفينة وسوف يرسو بأمان في المرسى المحدد في الوقت المناسب، وفي حالة عدم التسليم وفقاً لمناف يقبل تحمل العقوبات الجزائية".

ويتبين لنا من خلال العقدين السابقين الآيت:

١- أن مالك المركب قد تم استئجار مركبة لنقل حبوب غذائية كما جاء في
 العقد الأول. وجذوع النخيل كما جاء في العقد الثاني.

٢- أن قيمة الإيجار للمركب كما جاء في العقد الثاني بلغت ١٦٤٠ درا شـة.
 وأن قيمة الإيجار كان يدفع مستأجر المركب جزءاً منها أثناء توقيع العقد

والباقي عند تفريغ الحمولة، أو يدفع المبلغ المتفق عليه بالكامل عند تفريسغ الحمولة ولا يدفع شيئاً عند توقيع العقد.

٣- كما تبين لنا من خلال العقد الثاني وجود ممسار للمراكب وأن هذا
 السمسار كان من المكن أن ينوب عن المستأجر أو مالك السفينة في توقيع
 العقد.

٤- ولقد كان صاحب المركب يتعهد بالآبي:

- أن يتسلم الشحنة في المكان المتفق عليه ويسلمها في المكان المتفق عليه أيضاً.
 - ٣- أن ينقل الحمولة بسلام بدون خسائر أو تلف أثناء الإبحار.
 - ٣- أن يدفع إكراميات الأعياد.
- اذا تأخر في عملية التفريغ في اليوم المحدد في العقد سوف يدفع غرامة عن كل يوم تأخير.
- أنه سوف يقدم عدداً كافياً من البحارة وكذلك كافة مستلزمات
 الم ك.
- ان جملة " لن يتحمل أي عبء " الواردة في العقد ربما كان المقصود
 منها الضرائب المفروضة على السفينة، أو ربما الرسوم الجمركيـــة
 التى سوف يدفعها على البضائع المنقولة أثناء الإبحار.
- √ أن يرسو بالمركب بأمان، في المرسى المحدد، وفي الوقـــت المنامـــب وذلك ربحا لأن وذلك ربحا لمحتب أي اعتداء من قبل القراصنة وكذلك ربحا لأن هناك بعض المرامي المحددة من قبل حراس النهر حتى يسهل عليهم فحص وتفتيش السفينة. وربحا أنه في ذلك الوقت، عـــام م ١٤٠م، كانت هناك اضطرابات أهلية بشكل كبير مما يخشى على الســـفينة

من اعتداءات الأهائي أو الثائرين وذلك كان سبباً في وضع هـــذه الفقرة في بنود العقد.

٨- كما تعهد الربان بأن يبحر في اليوم المحدد له الإبحار فيه.

٩- في حالة عدم التسليم وفقاً للتك الشروط مسوف تفسرض عليسه
 العقوبات الجزائية المذكورة في العقد(١١٢).

نتين من خلال هذه العقود أن تجار أرسينوي كانوا لا يكتفون بتسرويج بضاعتهم في مديرية الفيوم فقط وإنما كانوا يتاجرون في أقاليم أخري ليست فقسط قريبة منهم ولكن أيضاً مع أقاليم بعيدة عنهم مثل سايس. (١١٣)

وهناك عقد آخر (۱۱۰) مؤرخ بالعام ۲۱۲م وهذا العقد عبسارة عسن بيسع مركب في شكل إيجار وهو ما عرف " بالبيع المستأجر" وسبب هذا النوع من البيسع غير معلوم. ولكن ربما لأن ملاك المراكب النهرية كانوا يحملون امتيازات بعينها، ولم يرغبوا في التخلي عنها، أو أن مسئولية قائدي السفن القانونية قد اختلفت في ذلسك الوقت فربما قد تجنب المستأجر معوقات قانونية بعينها علي سبيل المثال، ربما قد تجنبه المصادر أو تجنبه دين قد يكون على السفينة فإن السدين يتحمله المالسك ولسيس المستأجر (۱۱۰).

ونص العقد كالتالي:

"... العشرون. دفع واحد تالنت من قبل هارميرييوس (Αρμιρυμυς) يدعي أيضاً ميلاس بن حورس العام العشرون من حكم الامبراطور مساركوس أوريليوس (مع ذكر العديد من الألقاب الأخرى) اليوم العشرون من شهر بشنس (أو برمودة) من خلال مصرف أونوبيون بن أمونيوس الإداري من قبيلة ماتيديان، وحي كاليتيكنيا (Καλλιτεκνεα) في أنطنيوبوليس. هارميرييوس يدعي أيضاً مسيلاس بن تيروي وسيناس من " تنتير "(دندررة) عاصمة الإقليم يقر إلى بيكيس بن بيبوس بن بيكيس، وأمه سينثو تمينيس (Σενθωτμηνις)، من بانوبوليس بأن بيكيس قد أجر إلى هارميرييوس يدعي أيضاً ميلاس بعقد هذا البيع المستأجر لمدة ٢٠ عاماً من هسذا

اليوم المالي المعلن، المركب اليونائي المملوكة له حولة ٥٠٥ أردب نقل أو تزيد عسن ذلك. لها سقف، مزوده بمراقب، لها فناء كامل، وشراع من الكتان، وحبال، وصهريج، وأجراس. ومجموعة من البكرات، ومجدافين لهما قضيب على ذراع الدفة، وسنارة (هلب) مثلثة الشكل، وأربعة مجاديف، وخسة أعمدة صوارى طرف من الحديد، وسلم يصل ظهر السفينة بالحجرات ولوح خشبي للإنزال، ورافعة، وعدد ٢ مرساة من الحديد بكتلة معدنية، ولكل واحد منهما مرساة ذات خطاف، وحيال من الليف، حيل مزدوج، حيل مرساة، ثلاثة أنابيب لتفريغ الحمولة، مكيسال، ميسزان، قماش للأشرعة، وزورق صغير له مجدافين وجميع التروس المعتادة، مسامير حديدية. في الإيجار تم الاتفاق فيما بينهم على ٦٠ عاماً بواحد تالنست و ٥٠٠٠ دراخسة مسن الفضة. من هذا المبلغ استلم بيكيس في الحال من هارميرييوس، يدعى أيضاً مسيلاس واحد تالنت من الفضة. المجموع واحد تالنت والمتبقى ٢٠٠٠ دراخة من الايجـــار. هارمير يميوس يدعى أيضاً ميلاس سوف يسلمه إلى بيكسيس عندما يسزور إقلسيم "بانوبوليس" ويستلم منه إيصال بناء المركب. والآخسر (مالسك المركسب) ينسال الضمانات (الخاصة بالمركب المذكورة) لكي يحتفظ بالحقوق المستمدة من ذلك، يصدر بيكيس إلى المذكورة هارمير يميوس يدعى أيضاً ميلاس الإيصال المناسب للمبلغ المذكورة • • • ٢ دراخمة. بمذه الطريقة، فإن الطرف سابق الذكر قد أخذ من بيكيس المذكورة آنفاً، مركب بتجهيزات، والزورق في ميناء انتينوبوليس، ومن الآن ولكلل الوقت، فإن هارميريميوس يدعى أيضاً ميلاس ورثته سوف يملكون و يحوزون المركب التي أجرت، لهم بالبيع المستأجر وسوف يديرونها ويتعاملوا معها بأي أسلوب يختارونه بدون إعاقة وعلاوة على ذلك، ربما يؤجروها من الباطن ويستخدموها في النقل وتخصص لهم كل العائدات الناتجة عنها، وعلاوة على ذلك. ربحا تتحطم أو يعيد بنائها إلزاماً على بيكيس وورثته أن يضمنوها بشكل ثابت بأي طريقة، ولن يقيموا دعاوى قضائية ضد المستأجر وورثته في أي تصرف على أي ذريعة: ولو أن أي شخص أقام دعاوى قضائية ويخفق في ضمان الدعاوى القضائية سوف يكون لاغ فضار عن ألهم سوف يدفعون غرامة إلى المستأجر أو ورثته ضعف كمية الإيجار، ونفسس الشيئ للخزانة، سوياً مع حسائر ونفقات البيع المستأجر، فضلاً عن بقاء الشرعية والضمان. (توقيع) أنابيكيس بن يبوس بن بيكيس أمي هي تمينيس بن بانوبوليس أجرت بطريقة البيع المستأجر لمدة ستون عاماً المركب اليوناني المذكور آنفاً للإيجار واحد تالنت و ووود أحصل منه علي المبلغ المتبقي وهو ووود الخال واحد تالنت من الفضة، وسوف أحصل مني الضمانات المكتسبة، ولقد سلمته المركب وسوف أضمنها كما ذكر آنفاً، أنا هارميرييوس أدعي أيضاً ميلاس من تيريس من تينتيرا عاصمة الإقليم، أخذت المركب المذكورة آنفاً، بالإيجار بالبيع المستأجر، للإيجار واحد تالنت و ووود ووراقية من ترافضة والباقي، ووود المرافقة المتلمة المركب الفضة والباقي، ووود المرافقة المتلمت المركب أنا سيراميون على المركب أنا سيراميون

ويتبين لنا من خلال البردية السابقة، والتي هي عبارة عن عقد بيع في صيغة إيجار أو ما يسمى " بالبيع المستأجر" الآتي.

- ١- أن قيمة هذا الإيجار أو "البيع المستأجر" بلغت واحمد تالنست و(٠٠٠) دراخمة. يدفع المستأجر جزءاً منهما مقدماً أو أثناء تحرير العقد والباقي يدفعه عند استلامه الأوراق أو المستندات الخاصة بالمركب.
- ٢ وجود مصرف إداري يختص بمذا الموضوع من الإيجارات وربما كان هسذا
 المصرف هو الضامن لهذا العقد أو لقيمته أو للإيجار.
 - ٣- أن مدة الإيجار بلغت (١٠) عاماً تبدأ من وقت تحرير العقد.
 - \$ أن العقد ذكر فيه وصف السفينة وكل مستلزماها وما بما من تجهيزات.
- ٥- من حق المستأجر أن يؤجر المركب لشخص ثالث بطريقة الإيجار من الباطن.

آس من حق المؤجر الاعتراض علي أسلوب إدارة المستأجر للمركب أو
 الاعتراض إذا ما أعاد المستأجر بنائها من جديد.

٧- إذا أقام المؤجر أو ورثته أي نوع من أنواع الدعاوى القضائية سوف يسدفع
 للمستأجر غرامة تقدر بضعف مبلغ الإيجار ومبلغ آخسر للخزانسة (ربمسا للمصرف الإداري).

وهناك بردية (۱۱۹) مؤرخة بعام ٢٣٦م وهي عبارة عن عقد إيجار مركسب، ولكن تأجير المركب كان بغرض نقل كمية من بذور الخضراوات من ميناء جسروف ياقليم أرسينوي إلى ميناء أوكسيرينخوس مقابل مبلغ من المال يدفعه المستأجر إلى مالك المركب أو القبطان.

والنص كالآبي:

"أوريليوس هيراكليس بن ديوسقوروس من أنطينوبوليس، ربان سفينة علوكة له شخصياً، أجرها لأوريليوس آريوس بن هيراكليسديس مسيناتور مدينة أرسينوي من أجل تحميل ٢٥٠ أردباً من بذور الخضراوات لكي تنقل مسن ميناء جروف في عاصمة الإقليم إلى ميناء اوكسيرينخوس طبقاً للأجر المتفق عليه ١٠٠ دراخمة من الفضة، خالية من كل الأعباء، والتي استلم منها بهذه الطريقة ١٤ دراخمة من الفضة والباقي ١٠ دراخمة سوف يستلمها عند الوصول. هذه الحمولة سوف يقوم بتسليمها سالمة وغير متلفة بسبب الخسائر الناجمة عن البحر، وسوف يسمح له يقوم بتسليمها سالمة وغير متلفة بسبب الخسائر الناجمة عن البحر، وسوف يسمح له يومين من الخامس والعشرين للتحميل. وسسوف يسمح لله بأربعة أيام في أوكسيرينخوس، وبعدها إذا تم تأخير، سوف يستلم (١٦) دراخمة يومياً كتقاعس عن التفريغ، القبطان يمده بالقدر الكافي من الملاحين وكسل الاحتياجات الأخسرى للمراكب. وسوف يستلم أيضاً من أجل شسراب محفيس جره مسن النبيذ في أوكسيرينخوس هذا العقد شرعي. أنا اوريليسوس هيراكليسدس أجسرت المركب واستلمت ٤٠ دراخمة على الحساب كما تعين التاريخ"

ويتبين لنا من خلال هذا العقد الآتي:

- ١٠٠ أن تكلفة النقل وهي أيضاً قيمة الإيجار للمركب بلغت (٤٠) دراخمة لكل ١٠٠ أردب وبما أن حمولة المركب تبلغ (٢٥٠) أردباً، فإن المبلغ المتفق عليه ١٠٠ دراخمة من الفضة يدفع المستأجر منها للقبطان ٤٠% أي ٤٠ دراخمة والباقي عند وصول الشحنة للمكان المحدد وهو ميناء أوكسيرينخوس وهو ٦٠% من قيمة الإيجار أو تكلفة النقل وبلغ ٢٠ دراخمة.
 - ٧- على القبطان أن يسلم الحمولة سالمة، ليس بما أي خسائر ناجمة عن الإبحار.
 - ٣- يسمح للقبطان بيومين للتحميل وأربعة أيام للتفريغ.
- إذا تحت إعاقة القبطان لسبب خارج عن إرادته يحصل على ١٦ دراحمة عن كل
 يوم تأخير كتعويض عن التقاعس في التفريغ أو التحميل.
- ان يقدم البحار الملاحين اللازمين للمركب وكافة الاحتياجات الأخرى اللازمة للمركب.

وهكذا نكون قد تحدثنا عن أسعار وسائل النقل وأجور النقــل المختلفــة. وكذلك عقود إيجار المراكب وقيمتها وأنواعها. والشروط التي جاءت بها، وذلك في العصرين البطلمي والروماني. ولعلنا نكون قد غطينا موضوعنا، كما وعدنا ومحططنا، من خلال الوثائق المبردية المتاحة؟ والتي قمنــا علــي ترجمتــها (مــن لغــة ناشــر المبردية)،وعلقنا على بعضها واستخرجنا بعض المضامين الهامة. والله من وراء القصد.

هوامش الفصل السأدس

- (1) P. Hib., I, 34, 11.1-6 (243/242 B.C) Arsinoe.
- (2) Ibid, 73,11.5-8 (243/242 B.C) Arsinoe
 - (٢) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٣ ص٣٢٢.
- (4) P. C. Z., 59036., p. 58 (about 257 B.C) Philadelphia.
- (٥) حسين محمد أحمد يوسف، أسعار المنتجات الصناعية وأجور أر باب الحرف والمهن في مصر إبان عصر البطالة " دراسة وثائقية"، رسالة دكتوراه غير المنشورة جامعة القاهرة، فرع بني سويف، القاهرة
 (٥٠٠٤م)، ص٥٠٥.
- (6) P. C. Z., 59036, Comment Line, 12, p.60.
- (7) Ibid, intro, p.58.
- (8) Ibid, 59025, 11.5-6, (256-255 B.C) Philadelphia.
- (٩) حسين محمد يوسف، أسعار المنتجات الصناعية وأجور أرباب الحرف والمهن إبان عصر البطالة، نفس الصفحة.
- (10) P. C Z., 59036, p.58.
- (11) P. C Z., 59025, 11.4-5.
 - ملحوظة: هذا الجدول نقلاً عن/ حسين محمد يوسف. أسعار المتجات الصناعية، ص١٩٨٠.
 - (١٢) حسين محمد يوسف، المرجع السابق.
 - (۱۲) نفسه.

- (14) P. Tebt., 802, 11.19-, (135 B.C) Arsinoe.
 - (١٥) حسين محمد يومف ، المرجع السابق، ص١٠٦.
- (١٦) فاطمة الزهراء هاشم محمد الليثي، التعليم المهني في مصر الرومانية في ضوء الوثسائق البرديسة، رسالة ذكوراه غير منشورة، جامعة القاهرة ٠٠٠٠ م ص ٢٩.
- (17) Fraser & Robert, Op. Cit., p. 290.
 - (۱۸) قاطمة الزهراء هاشم، المرجع السابق، ص٣٠.
 - (١٩) حسين محمد يوسف، المرجع السابق، ص٥٠١.
- (20) P. Col, Zen., 43 (about 253 B.C) Philadelphia. ملحوظة الجدول السابق نقلاً عن حسين يوسف، المرجع السابق- نفس الصفحة.
- (21) P. C Z., 59649 recto., 11.8-43.
- (22) Ibid., 11.8-14.
- (23) Ibid., 11.15-19.
- (24) Ibid., 11.20-28.
- (25) Ibid., 11.29-34.
- (26) Ibid.

```
(27) Ibid., p. 91.
(28) P. Tebt, III, 786 (about 138 B.C)
(29) Ibid, 856. (about 171 B.C).
(30) Ibid.
(31) Ibid.,852 (174 B.C) note, 85.
(32) P. Tebt, I, 35, 11.11-15 (B.C.111)
(33) P. Fay. Towns, 18, (a) 11.1-9 (1st Cent. B.C)
(34) P. Fay, Towns, 18 (b), 11.1-10 (1st Cent B.C).
(35) Rostovtzeff, FSELEHT, pp. 166.-168.
(36) P. Fay, Towns, 18 (a)(b).
                                          أيدرس بل، المرجع السابق، ص٩٥.
(38) P. Cornell, 3 (Mid Cent. B.C)11,2-8.
(39) P. Mich, Zenon, 60, 11.3-6 (248-247 B.C).
                                        (٤٠) فادية أبو بكر، المرجع السابق، ص١٨٥.
                                                          .147, نفسه، ص.١٨٦.
                        (٤٢) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في العصر البطالة، ج٢، ص٣٣٨.
(43) P. Mich, Zenon, 60,11,3-6.
(44) P. Petrie, III, 107, a-e.
(45) P. Lond. VII, 2007 (248 B.C) Arsinoe.
(46) P. Mich, Zenon., 44, (about mid, 3rd Cent. B.C).
                                 حسين محمد يوسف، المرجع السابق، ص ٢٤٢.
                                                                       (£Y)
                                                       نفسه، ص۱۳۳.
                                                                       ($A)
                             آمال محمد الروي، مصر في عصر الرومان، ص٢٥٢.
                                                                       ( 49)
                                                       (۵۰) . نفسه، ص۲۵۳.
(51) Wallace, Op. Cit., p.30.
(52) Ibid., p. 43.
(53) Johnson. Op. Cit., pp. 230-231.
(54) Husselman., Op. Cit., pp. 73-74.
(55) P. Fay- Town, 92,1-15 (A. D 126).
(56) Husselman, Op. Cit., p. 75.
(57) Johnson, Op. Cit,pp.230-31.
(58) Ibid.
                    (٥٩) - منيرة محمد الهمشري، المرجع السابق، ص ص١٦٥، ١٦٧، ١٦٨.
(60) P. Fay, 101.
(61) BGU, 912.
(62) P. Tebt, X, 35.
```

(63) P. Tebt, VII, 18.

- (64) P. Lond, 131.
- (65) P. Tebt. II 356, 11.1-8 (about 108 A.D).
- (66) BGU, 697.
- (67) Johnson, Op. Cit., p.602.
- (68) P. Col., I recto 4., cols, 1, 3,4,5,6,7,8,9,11,13,15,16,18,19.
- (69) Ibid., col., 11.1-10.
- (70) Westermann and Keyes, Op. Cit., p. 107.
- (71) Ibid., p. 106.
- (72) Ibid.
- (73) P. Col., I recto 4, col,16 11.1-170.
- (74) Ibid., cols., 1,1.6; 7,11.8-9; 9,11.10-11;19,1.7.
 (*) ولكن المن الحرق للتعبير اليونان هو: " ولم تظهر غير ذلك" (رأي ا.د /السعادي).
- (75) Westermann and Keyes, Op. Cit., p. 108.
- (76) P.Col., cols., 1,11.21-23; 4,11. 29-33; 5,11.21-26;6,11. 29-22; 7,11.21-25; 9,11,26-30; 16,11. 23-28; 18, 11. 29-31; 19, 11-18-23.
- (77) Ibid., col,18,11.29-31.
- (78) Ibid., cols., 3,11.17-20; 8,11.18-20;13,11.19-21;15,11.14-15.
- (79) Ibid., col., 3,11,17-20.
- (80) Ibid., col., 8,11-15-20.
- (81) Col, 13,11.12-11.
- (82) Westermann and Keyes, Op.Cit., p. 109.
- (83) P.UPPS. 2 ,recto 1.(157-158 A.D).
- (84) Johnson, Op. Cit., p. 415.
- (85) P.Tebt. 364, 11.1-12. (A.D 170/175).
- (86) P.Tebt.,402, intro, p. 273.
- (87) Welles, Op. Cit., pp. 104,105.
- (88) Ibid, pp.109,110.
- (89) BGU, 802.
- (90) P. Lond., 1165.
- (91) Johnson, Op. Cit., p. 407.
- (92) P. Col., I recto. col, 10,11.1-24 (155 A.D) Thiadelphia.
- (93) Johnson, Op. Cit., p. 407.
- (94) P.Coi Irecto 4.,col, 10, 1.10.
- (95) Oertel, Op. Cit.,p. 135.
- (96) P.Col,1 recto 4,col., 10, 11. 21-23.
- (97) P. Col, I recto 4, col, 8,11.15-20.
- (98) P. Oxy, III, 522, 11.1-6 (2nd Cent. A.D). Oxyrhynchus.
- (99) Ibid. Comment Line, I, P. 260.
- (100) Ibid., 11.12-15.
- (101) P. Hamb. 17. col, III, 11.1-10 (210 A.D).

```
(102) Ibid, Intro.pp. 70-71.
```

(103) P-Oxy, 1652, (a), cols,I, II, 11.1-3.(3rd Cent. A.D.).

(104) P.S.1., IX, 1048, 11.1-20, Oxyrhynchus (3rd Cent. A.D)

(105) P.Oxy,522.

(106) Johnson, Op. Cit., p. 423.

(107) P.S.I. Op. Cit., 1.20.

(108) Johnson, Loc.cit.

(109) P.Lond., 948,11.1-25, (236 A.D).

(110) P. Ross-Georg., 18 (140 A.D).

(111) Ibid.

(112) Johnson, Op. Cit., p-413.

(١١٣) حسين الابياري، المرجع السابق، صـ ٢٧٨.

(114) P. Lond., 1164 (b) = Select. Papyi , 38.

(115) Johnson, Op. Cit., p. 421.

(116) P.Lond., 948,11.1-25, (236 A.D).

الخاتمة

من خلال ما سبق عرضه عن النقل والمواصلات في مصر في العصر اليونساني-الروماني نستطيع أن نستخلص الآتي:

- ١- اهتمام كل من البطالة والرومان بوسائل النقل المختلفة، سواء البريسة
 منها أو المائية.
- ٢- كان الملك البطلمي يمتلك وسائل نقل خاصة به، فقد كانت له بغالمه
 وحميره وجماله، الح، وكذلك السفن الحاصة به. وكذلك كان الحكمام
 الرومان أيضاً يمتلكون وسائل نقل خاصة بهم.
- ٣- أن الأفراد سواء في العصر البط لمي أو الروماني كانوا يمتلكون وسائل نقل خاصة بمم. وإن كانت السفن لا يمتلكها إلا الأثرياء وكبار رجال الدولة، وذلك لغلو ثمنها وارتفاع تكلفة إنشائها.
- الاهتمام البطالمة الشديد بإنشاء وتمهيد الطرق البرية، وإن كسان هسذا الاهتمام منبعه خدمة تجارة البحر الأهر التي كانت تدر عليهم دخسلا هائلاً. كما أن هذه الطرق سهلت لهم جباية المكوس والضرائب، التي فرضوها علي دواب النقل التي تمر من خلال تلك الطرق وما تحمله من بضائع، وكذلك الأشخاص الذين يعبرون من خلال تلك الطرق.
- وعلى العكس تماما، يمكن تقييم تصرفات الحكام الرومان، أباطرة و
 ولاة، و أعمالهم في مصر. ذلك لأن اهتمام الرومان بإنشاء الطسرق

البرية والمحطات والأبراج التي امتدت علي طول الطرق، فكان ألغرض منه هو استتراف هذه البلاد والاستفادة منها، بل وشحنها إلى بلادهم كعادة المستعمر دائماً والذي يبدأ بتسخير إمكانيات وموارد البلاد الخاضعة له سواء البشرية منها أو الطبيعة لصالحه الخاص. وإن كانت هناك أسباب أخري لا نستطيع إغفالها وراء إنشاء تلك الطرق، مشل تسهيل عبور القوافل التجارية وكذلك انتقال الناس من مكان لآخر، وإن كان ذلك أيضاً لتسهيل عملية الاستتراف لموارد هذه البلاد. فضلاً عن استتراف الأهالي أنفسهم عن طريق ما يجبي منهم من مكوس فضلاً عن استتراف الأهالي أنفسهم عن طريق ما يجبي منهم من مكوس سواء لقاء مرورهم أو مرور بضائعهم عبر تلك الطرق.

٣- كما كان أحد أهم الأسباب وراء إنشاء البطالة والرومان للحاميات العسكرية والمحطات على امتداد الطرق والعديد من الأماكن الأخرى، هو إحكام قبضتهم على الأهالي، وسرعة السيطرة عليهم إذا ما حاولوا القيام بأي ثورات أو أعمال شغب وعنف ضد الوجود البطلمي أو الروماني.

العصر البطلمي أو الروماني، وذلك لما رأيناه من تقسيم لعملية النقل العصر البطلمي أو الروماني، وذلك لما رأيناه من تقسيم لعملية النقل إلى مراحل مختلفة وكذلك وجود الموظفين المختصين بعملية النقل، والدور الذي كان يعهد إلى كل منهم القيام به والتشديد على عدم التهاون أو التقصير في أداءه. كما لاحظنا تقسيم الأدوار وتوزيع

الاختصاصات دون تداخل في هذه الاختصاصات. فكل مسن هسؤلاء الموظفين كان يعرف دوره. ما يجب عليه القيام به.

٨- كما لاحظنا وجود كيانات عمالية مشل الجماعات، والنقابات،
 والجمعيات الخاصة بوسائل النقل البري والنهري، مثل نقابة سائقي
 الجمير، وسائقي الجمال، وملاك السفن وغيرهم.

٩- فداحة الضرائب التي فرضها كل من البطالمة والرومان، والتي أثقلت كاهل الأهالي. فقد فرضوا الضرائب علي كل شئ، علي البضائع، والدواب، والسفن، وانتقال الأفراد حتى أننا رأيناهم يفرضون الضرائب علي النساء، (مثل نساء الجنود والبحارة) بل والأغرب من ذلك أن الرومان فرضوها على دفن الموتى.

• ١- لما كانت الأمرة البطلمية الحاكمة قد جاءت إلى مصر مسن أجسل الثراء، فقد اهتمت بجمع ضريبة محصول القمع في خزائنها بالإسكندرية، ووضعت حراسة شديدة علي ذلك. وبينما هي اضطهدت الشعب وحاولت إثبات أن البحار يقوم بنقل الغلال طوعاً، فإلها ميزت الطبقة العليا بمكانة عالية وجعلتها تمتلك المراكب النهرية لمساعدها في تحقيق قوها الاقتصادية.

ولم يكن الرومان بأقل طمعاً من البطالمة في هذا البلد، الغيني بثرواته وأهله وتعداده، حيث نظر الرومان إليه علي أنه ضيعة خاصة بالإمبراطور والحاكم الرومان، ويجب أن تستغل لصالحه هو ، وذلك لأنه إذا كان من المؤكد

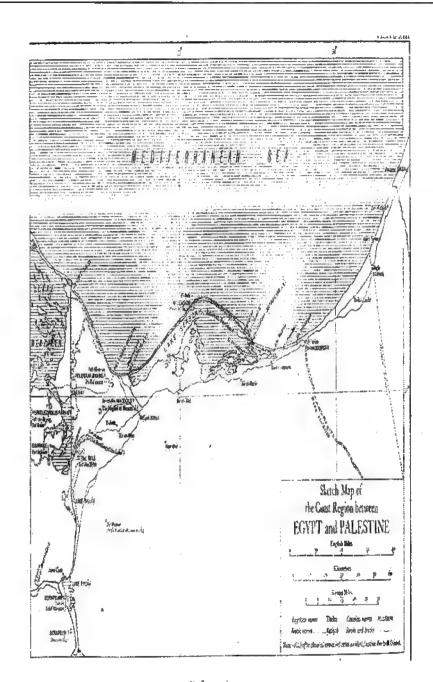
أن ثروات مصر تحت الحكم البطلمي- كانت تدخل خزائن الملوك البطالمة، إلا ألم كانوا بمثابة الحاضر، وذلك عكس روما وحكامها السذين كسانوا المالسك الغائب، الذي انتقلت إليه هو- في عاصمة الإمبراطورية، كل ثروات مصر، وفائض إنتاجها العيني والنقدي على السواء.

تمت بحمد الله تعالى

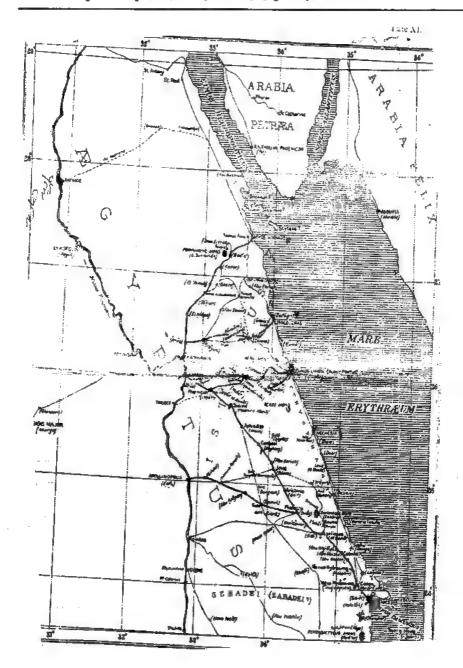
الملاحق



ملحق رقم ٩



ملحق رقم2

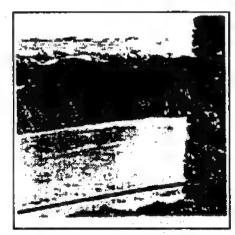


ملحق رقم ۳

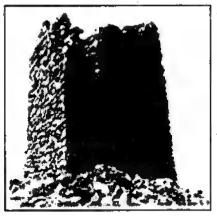


ملحق رقم ہ برج مائی فی مونس کلاودیانوس

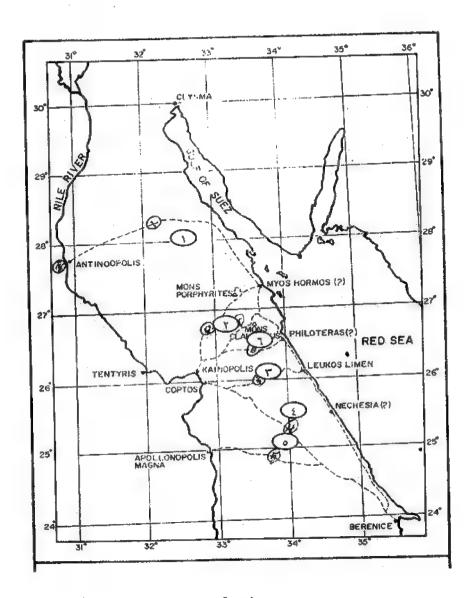
ملحتى رقم ؛ برج إشارة على طويق قفط – ألبوس بورتوس



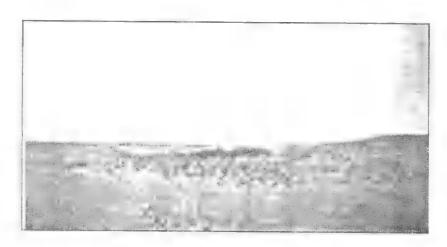
ملحق رقم ٧ نظرة علي وادي الحمامات من خلال أحد أبراج المراقة



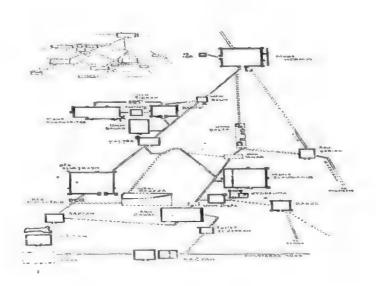
ملحق رقم ٢ أحد أيراج المراقية أعلى وادي الحيامات



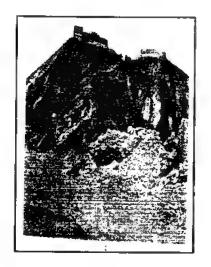
ملحق رقم ۸ ۱- طریق هادریان ، ± قفط- برینیکی. ۲- مویس هوموس / قفط ه- قفط - فیلوتیراس. ۳- قفط- ئیوکوس لیمن هرموس.



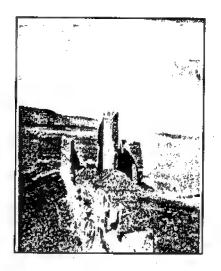
ملحق رقم ۹ محطة (جوفيز)



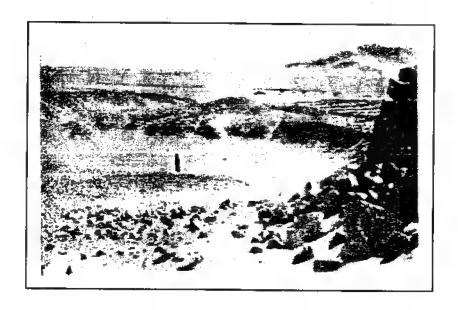
ملحق رقم ۱۰ رسم تخطیطی لمحطات طریق میوس هورموس



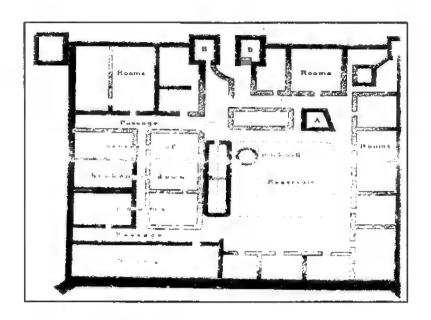
ملحق رقم ١٢- محطة الحيتة



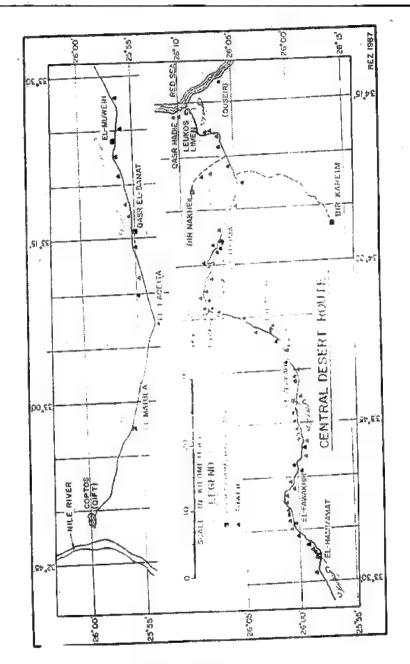
ملحق رقم ١١- محطة الحيجة



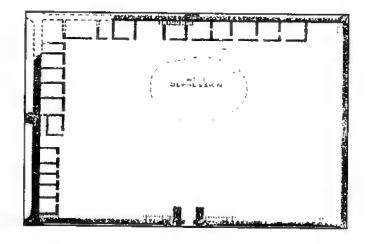
ملحق رقم ١٣ محطة الساقية



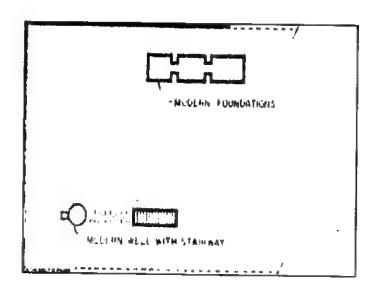
ملحق رقم ١٤ محطة دير الأطرش



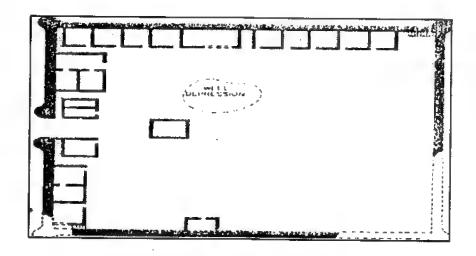
ملحق رقم ١٥- طريق قفط - ليوكوس ليمين



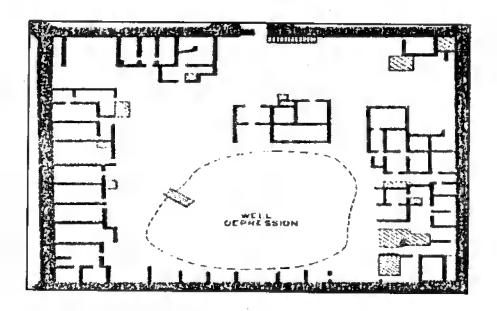
ملحق رقم ١٦- محطة الاتيمة



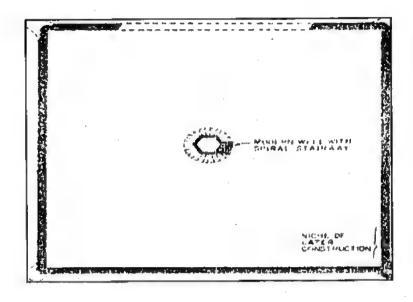
ملحق رقم ١٧- محطة السيالة



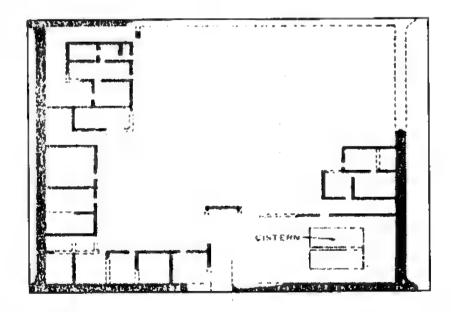
ملحق رقم ١٨- محطة الحمرا



ملحق ١٩- محطة المزرقا



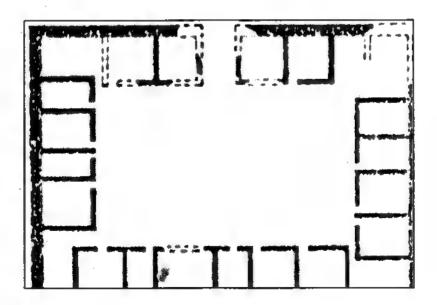
ملحق رقم ٢٠- عمطة الحمامات



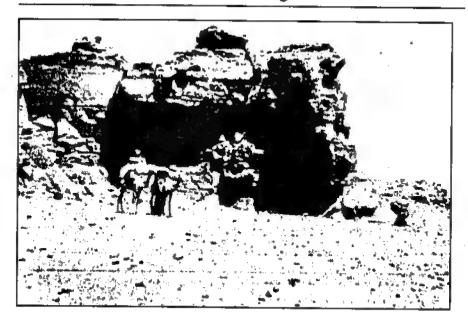
ملحق رقم ٧١- محطة المويية



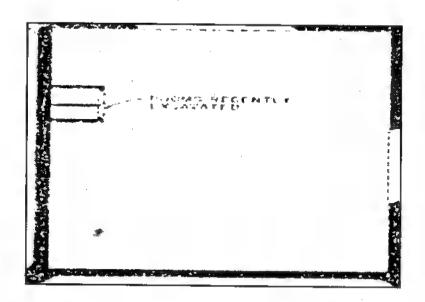
ملحق رقم ٢٣- محطة المويية



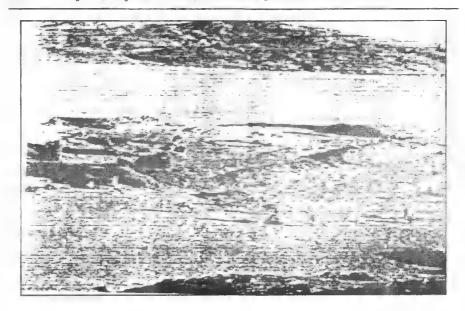
ملحق رقم ٢٣- قصر البنات



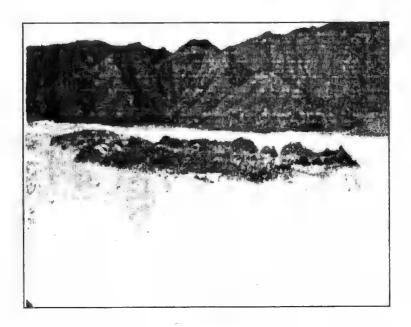
ملحق رقم ٢٤- محطة قصر البنات



ملحق رقم ٧٥- محطة الموتولا



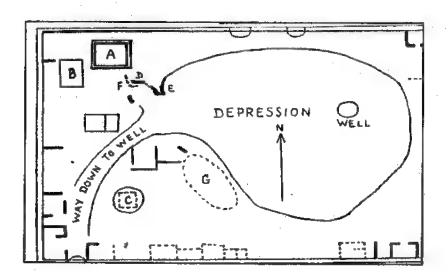
ملحق رقم ٢٦- محطة مياه كانيس



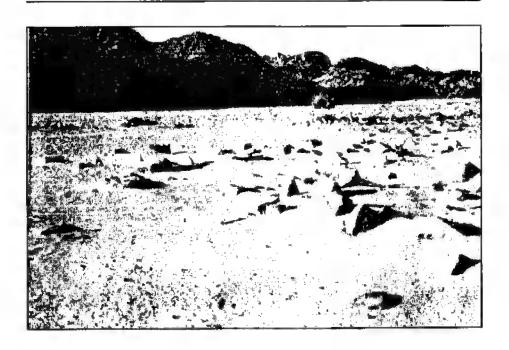
ملحق رقم ٢٧- محطة أبو زوال



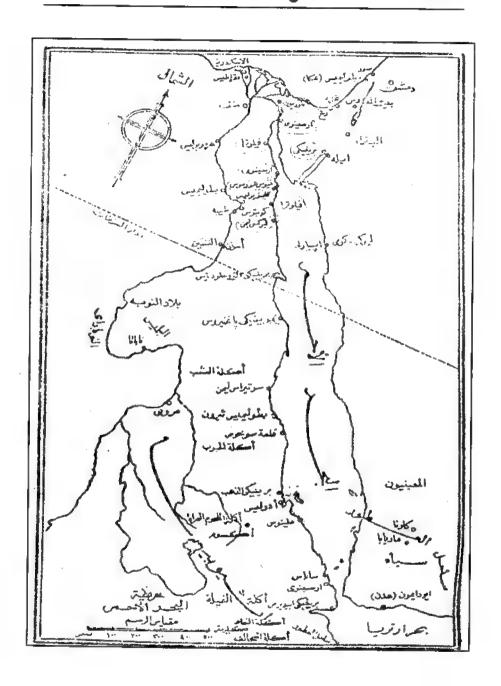
ملحق رقم ٢٨– بجري ماڻي في أبو زوال



ملحق رقم ٢٩- رسم تخطيطي تحطة أبو زوال



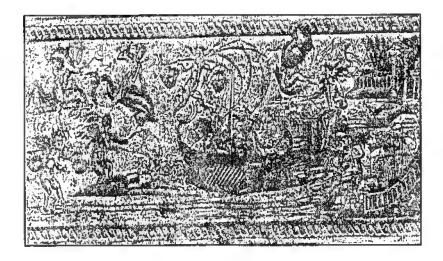
ملحق رقم ٣٠- محطة وادي الفطيري



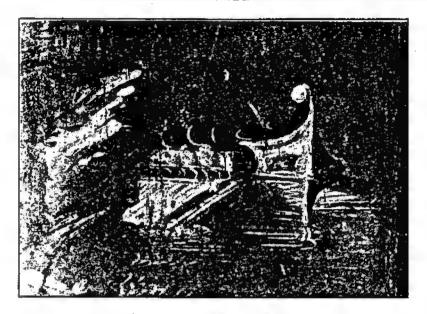
ملحق رقم 31



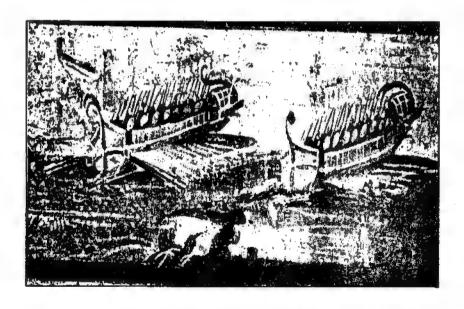
ملحق رقم ٣٧



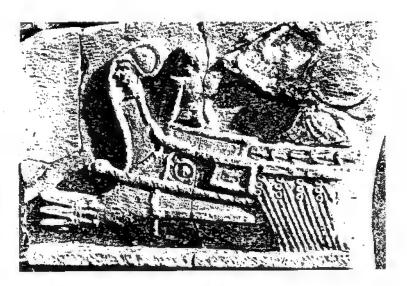
ملحق رقم ٣٣



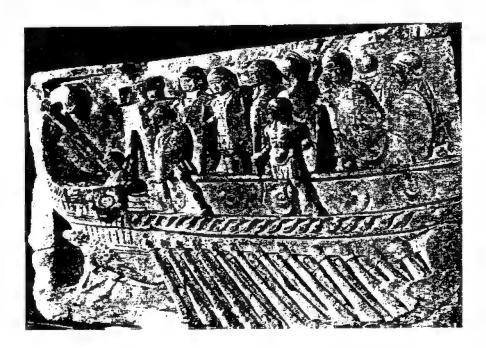
سَفِينة رومانية ترجع إلى العام ٥٤ – ٦٨ ميلادياً



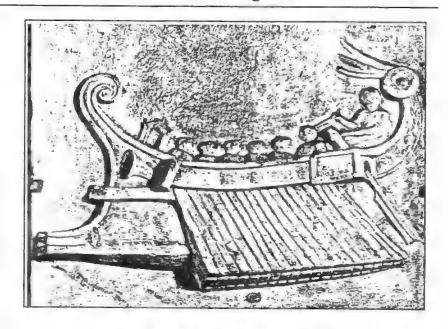
طراز من السقن الرومانية ترجع إلى القرن الأول الميلادي



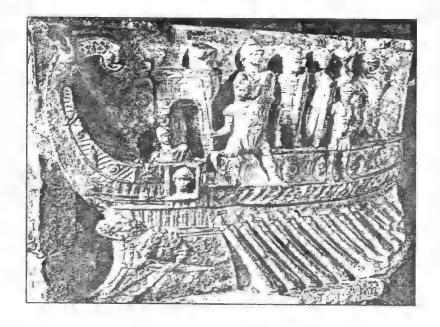
صفينة حربية رومانية ترجع إلى النصف الثابي من القرن الأول قبل الميلاد



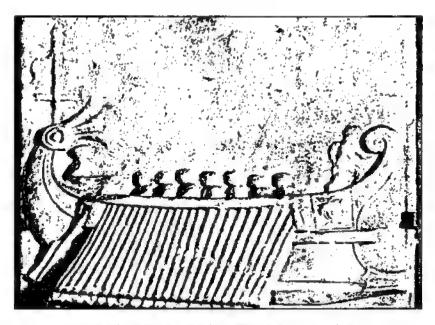
أحد أنواع سفن القتال الرومانية



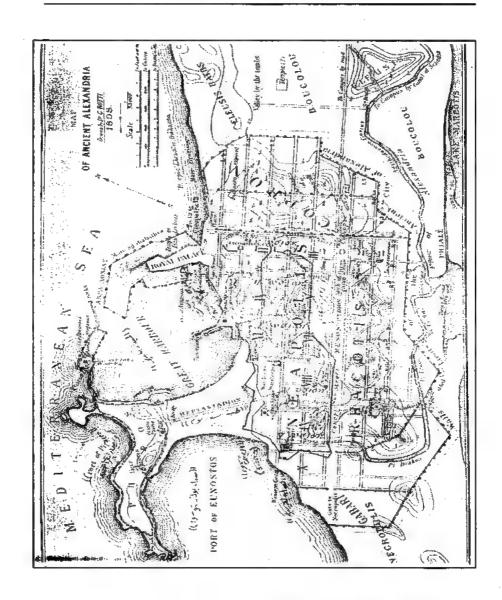
سفينة حربية رومانية من القرن الأول ق.م إلى القرن الأول الميلادي



سفيتة حربية رومانية التي ترجع إلى النصف الثاني من القرن الأول قبل الميلادي



سفينة حربية رومانية من القرن الأولى ق.م إلى القرن الأول الميلادي



خريطة للإسكندرية القديمة يتضح لنا من محلالها :

- 1- الميناء الكيير
- ٢- ميناء يونونستوس.
 - ٣- ميناه الملوك.
 - ١٥٠ الهيتامتوديوم.

PB.

الاختصارات

Aegyptus, Rivista Italinanaedi Egittologia di Aeg. papirologia (Milano) 1920 -1987. American Historical Review (New York). AHR. Ancient Society, Louvain. Anc. Soc. The Bulletin Of The American Society BASP. Papyrologists (New York). Bulletin Of The Faculty Of Arts (Fouad Univ. BFA. Press, Cairo). Chronique d, Egypte, (Bruxelles). CdE. Cairo, Scientific Journal. CSJ. Classical Philology, (London). CP. Etudes de Papyrologie, (Le Caire) 1932. EP. The Foundation Of Social and Economic Life in Egypt in Hellenistic Times, By Rostovtzeff. FSELEHT. Göttinger Miszellen, Beitrage zür GM. Ägyptologischen Diskussion, (Göttingen). International Congress of Papyrology, ICP. Copenhagen. Journal of The American Research Center In JARCE. Egypt. The Journal of Egyptian Archaeology, London, JEA. 1914-The Journal of Juristic Papyrology, (Varsovie). JJP. The Journal of Hellenistic Studies, London. JHS. Journal of Roman Studies (London). JRS Loeb Classical Library. LCL Natural History (In Corporation Nature NH. Magazine)

Papyrologice Bruxellensia, Bruxell.

SEHRE. Social and Economic History of the Roman Empire. by Rostovtzeff.

SEHHW. The Social and Economic History of The Hellenistic World, by Rostovtzeff.

SOACRP. Studi in Onore di Aristide Calderini e Roberto

Parlbeni. Milano.

ZPE. Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik, Bonn.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المصادر الأدبية الكلاسيكية:

Diodorus. Histories, L.C.L. Translated by. C.H. Old Father. 12 vols.,

London. 1946- 1976.

Herodotus. Histories, L.C.L Translated by A.D. Godley - 4 vols., London.

1946-1950.

Pliny. Natural History L.C.L Translated by M.A. Rackham, London,

1938.

Plutarchus. Plutarchus Lives, L.C.L Translated by B. Perrin 11 vols.

London, 1949.

Polybius. The Histories L.C.L Translated by W.R. Paton. 6 vols.,

London. 1932 -1960.

Strabon. The Geography of Strabo, L.C.L. Translated by H.L. Jones 1

vols., London. 1967.

ثانياً: المصادر البردية

P. Amh. The Amherst Papyri, Being an Account of The Greek Papyri in the Collection of the Right Hon. Lord Amherst of

Hackney.

F.S.A. at Didlington Hall, Norfolk, ed.

B.P. Grenfell, and A.S. Hunt. 2 vols., London 1900-1901.

B.G.U. Aegyptische Urkunden aus den Staatlichen Museen zu Berlin, Griechische Urkunden, ed .U. Wilcken and W.

Schubart, Berlin I-XIII (1895-1976)

P.C.Zenon Zenon Papyri, Catalogue General des Antiquities Egyptiennes du Muse du Caire, ed. C.E.Edgar. Cairo 1925-

31 4 vols., vol., V Published by the Societe Found I de

Раругі.

P. Fay.

P. Cornell. Greek Papyri in the Library of Cornell University. Ed. W.L.

Westermann and A.A. Schiller, New York; 1920.

P. Col. Columbia. Papyri II, Tax Lists and Transportation Receipts

from Theadelphia. Ed. W.L. Westermann and C.W. Keyes. New York 1932.

P. Enteuxeis Gueraud, Requetes et Plaints Adressees au Roi d'Eg. au III

Siecle Avant. J.c. Texetes et Documents, Le Caire, 1931-2 Fayum Towns and their papyri. Ed. B.P. Grenfell, A.S. Hunt

and D.G. Hogarth. London, 1900

P. Flor.	Papyri Greco-Egizii, Payri Fiorentini. Ed. G. Vitelli and D. Comparetti. 3 vols. Milan, 1906, 1908, 1915.
P. Giss.	Grech. Papyri in Museum d. Oberhessischen Geschichtsvereins Z. Giessen. Bd. I, I, von Kornemann 4. Edger, 1910; Bd. I, 2 von Meyer, 1914; Bd. I, 3 von
P. Goodspeed	Korneman 4. Meyer, 1912 A Greek Papyrus Reader wit Vocabulary. Ed E.J. Goodspeed and E.C. Colwell. The University of Chicago Press Chicago. Illinois.
P. Hamb.	Griechische Papyrusurkunden der Hamburger Staats – und Univestatsbibliothke.1 (in 3 parts), ed. P. M. Meyer. Leipzig- Berlin, 1911-1924.
P. Hib.	The Hibeh Papyri, I ed. B.P. Grenfell and A.S. Hunt, London 1906; II ed. E.G. Turner and M.T. Lenger, London 1955.
P. Lond.	Greek Papyri in the British, at Present 7 vols, ed. G.F.Kenyon, H.I.Bell, W.E. Crum and T.C. Skeat London 1893-1974.
P.Lille.	Papyrus Grecs (Institut Papyrologique de I, Universite de Lille) ed.P.Jouet, P.Collart, J. Lesquier, M. Xoual. Paris. 1907, 1908, 1923, 1928.
-p.Oxy.	The Oxyrhynchus Papyri, ed. B.P. Grenfell, A.S.Hunt and others, London vol. I 1898 to vol. 59 1992 in Progress.
P. Petrie.	The Filinders Petrie Papyri, Dublin. 1 ed. J.P.Mahaffy. 1891; II ed. Mahaffy. 1893; III ed. J.P. Mahaffy and J.G. Smyly 1905.
P.S.I.	Papyri Greci e Latini (Pubblicazioni della Societa Italiana per la Ricerca dei Papiri Greci e Latini in Egitto.) Florence. the first Eleven Volumes were edited by a Number of Persons under the General Direction of G. Vitelli and M. Norsa. A List of Reeditions of Documentary text is Given by. P. Pruneti in Pap. Flor. XIX: 2, pp.475-502. vol. 1912 vol. XIV 1957.
P. Rev.	Revenue, Laws of Ptolemy Philadelphus, ed. B.P. Grenfell. Oxford. 1896. Reed. J. Bingen in SB Beiheft.l, 1952.

P. Ross. Georg.

Papyri Russischer und Georgischer Sammlungen. Tiflis. RP.

AMHJII, Ptolemaische und Fruhromische Texte, ed. O. Kruger. 1929. V, varia, ed. G. Zereteli and P. Jernstedt. 1935.

P. Ryl.

Catalogue of the Greek Papyri in the John Rylands Library, Manchester. I Litrary Texts ed.A.S.Hunt. Manchester. 1911.

II Documents of the Ptolemaic and Period, ed. J.de M.Johnson, V. Martin and Hunt, Manchester. 1915. III Theological and Literary Texts, ed. C.H. Roberts. Manchester 1938. IV Documents of the Ptolemaic, Roman and ByzantinePeriod. Ed. C.H. Roberts and E.G. Turner. Manchester. 1952.

SP.

Studien zur Plalaeographie und Papyruskund, ed. C. Wessely. A, Periodical Publication Iissued Irregularly and Miscellanous in Chara cter 22. vols., Leipzig., 1904-1922.

P. Tebt

The Tebrunis Papyri, ed. B.P. Grenfell, A.S. Hunt, J.G. Smyly, E.J. Goodspeed and C.C. Edger. London 1902-1938. I ed. B.P. Grenfell, A.S. Hunt, J.G. Smyly. 1905; II ed. B.P. Grenfell, A.S. Hunt, E.J. Goodspeed 1907; III pt. I ed. A.S. Hunt, J.G. Smyly Assisted by. B.P. Grenfell, E. Lobel and M. Rostovtzeff, 1933; pt. II ed. A.S. Hunt, J.G. Smyly and C.C. Edgar. 1938. IV ed. J.G. Keenan and J.G. Shelton. London, 1976.

U.P.Z.

Urkunden der Ptolemaerzeit (Alter funde) ed. U. Wilcken I, Papayri aus Unteragypten, Berlin-Leipzig 1927; II, Papyri aus Oberagypten, Berlin 1935-1957.

P. Yale.

Yale Papyri in the Beinecke Rare Book and Manuscript. I ed. J.F. Oates, A.E.Samuel and C.B. Welles. New Haven and Toronto 1967; II ed. S.A. Stephens Chicago 1985.

ثالثاً: النقوش

O.G.LS

W. Dittenberger, Orientis Graeci Inscriptiones Selectae, 2 vols, Leipzig 1903-1905.

رابعا: الأوستراكا

O. Claud.

Mons Claudianus Ostraca Graeca et Latina. Jean Bingen and Others, Institut Français de Archeologie Orientale du Caire, Documents de Fouilies XXIX-1992.

O. Tait.

O.Bodl. I ed. J.G. Tait, London 1930. Egyptian Society, Graeco-Roman Memoires 21.

خامساً: المراجع العربية والمترجمة

- ١٠ إبراهيم نصحي: تاريخ مصر في عصر البطالمة، أربعة أجزاء، مكتبة الأنجلو المصرية،
 ط٦، القاهرة ١٩٨٨.
- ٣. أبو اليسرعبد العظيم فرح: مهام الاويكونوموس عامل المالية في مصر في عصر
 البطالة " دراسة وثائقية" رسالة ماحستير غير منشورة، حامعة
 عين شمس، ١٩٨٠م
- عصر ظاهرة هروب الفلاحسين في عصر الرومان)، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاحتماعية،
 الطبعة الأولى، ١٩٩٤.
- الحسيني احمد عبد الله : الإدارة والقانون في مصر الرومانية، دراسة لوظيفة
 الإبرتراتيجيا، عين للدراسات والبحروث الإنسانية
 والاجتماعية، ط١، القاهرة ٢٠٠٥م.
- ٧. أدولف إرمان. : مصر والحياة المصرية في العصور القديمة، ت/ عبد المنعم أبو بكر،
 عرم كمال، يدون تاريخ .
- ٨. آمال محمد عمد الروبي: مضر في عصر الرومان، دراسة سياسية، اقتصادية،
 ١٩٤٥ م- ٢٨٤م،
 ١٩٨٠ م.
- ٩. ______ كوم أوشيم، دراسة بعض المظاهر الاقتصادية
 والاجتماعية في العصر الروماني (٣٠- ق.م -٢٨٤م) رسالة

دكتوراه غير منشرورة، كليئة الآداب، حامعة القاهرة، (١٩٧٥)، ص١٤٣.

- 1 . أيدرس بل: مصر من الإسكندر الأكبر حتى الفتح العسربي، "دراسة في انتشار الحضارة الهلينية واضمحلالها" ت/ عبد اللطيف احمد على، دار النهضة العربية ،٩٧٢.
- ١١٠ جورج بوزنو وآخرون: معجم الحضارة المصرية القديمة، ت/ أمين، مكتبة
 الأسرة مهرجان القراءة للجميع، ط٢، ١٩٩٦م.
- 1 1 . جيمس هنرى بريستيد: فجر الضمير، ت/ سليم حسن، مكتبة الأسسرة، مهرجان القراءة للحميع ، ١٩٩٩م.
- عصر الإبياري: تاريخ مصر الاجتماعي والاقتصادي في عصر الرومان،
 دار العلوم بالفيوم، ٢٠٠٤م.
- 1. حسين محمد احمد يوسف : النقابات في مصر الرومانية " دراسة وثائقيــة" تاريخ المصريين (١١٩) الهيئة المصرية العامة للكتاب،١٩٩٨م.
- اسعار المنتجات الصناعية واجورارباب الحرف والمهن في مصر إبان عصر البطالمة "دراسة وثائقية" رسالة دكتـــوراه غير منشورة جامعة القاهرة ، ٢٠٠٠م.
- ۱۷ . حسين حسين رزق : الشرطة والحراسات في مصر في العصرين البطلمي والروماني، في ضوء الأوراق البردية" رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة حلوان، القاهرة، ٢٠٠٥م.

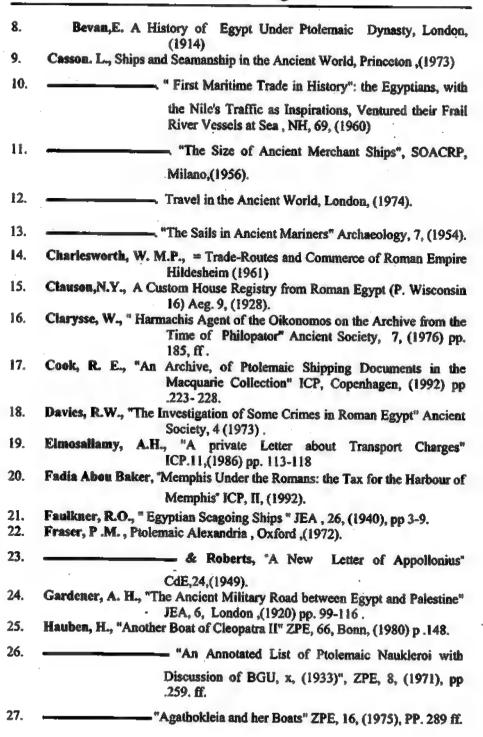
- ١٨. سليم حسن: موسوعة مصر القديمة، أجراء، ١٦,١٣,١٠,٢ ، مكتبة الأسرة، مهرجان القراءة للجميع، القاهرة ٢٠٠م.
- ١٩. و.هـ.. ستيفنسون: النشاط النجاري في العائم الروماني " مقالة في بحلـــة ثاريخ العالم" إعداد / هاميرتون، ت/ قسم الترجمة بـــوزارة التعليم، بدون تاريخ.
- ٢٠ سيد الناصري: تاريخ الإمبراطورية الرومانية السياسي والحضاري، ج٢،
 ١٩٧٨م.
- ٢١. شحاتة محمد إسماعيل: انحرافات الموظفين في مصر في عصر البطالمة، رسالة
 دكتوراه غير منشورة، حامعة عين شمس ، ١٩٧٨م.
- ٢٣. عاصم احمد حسين: الضرائب في مصرفي العصر البطلمي، رسالة ماحستير غير منشورة، حامعة عين شمس، ١٩٧٧م.
- ٢٤. عبد اللطيف احمد علي: مصر والإمبراطورية الرومانية في ضوء الأوراق البردية، دار النهضة العربية، ط٦، ٩٩٣ م.
- ٢٥ عبد الواحد جودة: عاضرات في تاريخ مصر تحت حكم الرومان،
 دار الثقافة العربية، ٢٠٠٣م.
- ٧٧. فاطمة الزهراء هاشم محمد ألليثي: التعليم المهني في مصر الرومانية، في ضوء الوثائق البردية، رسالة دكتوراه غير منشورة، حامعة القاهرة، ٢٠٠٠م.

- الدية محمد أبوبكر إبراهيم: منف في العصر البطلمي، رسالة ماجستير غـــير
 منشورة، جامعة الإسكندرية، ١٩٧٧.
- ٢٩. كمال عباس كاسب: "قرية تبتونيس في العصر البطلمي " نظامها الإداري وخياها الاحتماعية ومخلفاها الأثرية وخياها الاحتماعية ومخلفاها الأثرية (دراسة مستمدة من المصادر الأصلية) رسالة ماجستير غيير منشورة، جامعة عين شمير، ١٩٩٤م.
- ٣٠٠ لطفي عبد الوهاب يحيسي: درامسات في العصر الهللينسين، أبعساد
 العصرالهللينسين / دولة البطالمة في مصر، دار المعرفة الجامعية،
 الإسكندرية ١٩٩٥م.
- ٣١٠ محمد السيد عبد الغني: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للعصر البطلمسي
 المبكر، دراسة حالة لانشطة زينون خارج الفيسوم، المكتسب
 المجامعي الحديث، الإسكندرية، ٢٠٠٢م.
- ٣٢. محمد عواد حسين : البحرية المصرية في عهد البطالمة " تـــاريخ البحريــة المصرية " ١٩٧٣ م.
- ٣٣. محمد فهمي عبد الباقي: المشرفون " επιτηρεται" في مصر في عصر الرومان حتى القرن الثالث الميلادي، بحلة مركسز الدراسسات البردية والنقوش العدد ٢، القاهرة ١٩٩٩م.
- ٣٤٠ ----- قناة الإسكندرية " في ضوء نقوش من العصر الروماني" بجلة مركز الدراسات البردية والنقوش، العدد ١٣،
 القاهرة ١٩٩٦م.
- ٣٥٠ محمود إبراهيم السعدين : تاريخ مصر في عصري البطالمة والرومان
 ٢٠٠٠ مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة ٢٠٠٠م.

- ٣٦. مصطفي العبادي: مصر من الاسكندر الأكبر حتى الفتح العربي، مكتبــة الانجلو المصرية، ١٩٧٥م.
- ٣٧. ______ : ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية في العصرين البطلمي والروماني، " تاريخ سواحل مصر الشمالية عمر العصور" (تاريخ المصريين) الهيئة المصرية العامــة للكتــاب، ٢٠٠١م.
- ٣٨. مصطفي كمال عبد العليم: الأرض والفلاح في مصر في عصر البطالة، "
 عاضرة ألقيت في مقر الجمعية المصرية للدراسات التاريخيــة "
 القاهرة ١٩٧٠م.
- ٣٩. مصطفي عزمي محمد: البهنسا في العصرين الفرعوني واليوناني- الرومساني دراسة أثرية حضارية "، رسالة ماجستير غير منشورة حامعة القاهرة ٢٠٠١م.
- ٤. منيرة محمد الهمشري: النظام الإداري والاقتصادي في مصدر في عهد دقلديانوس (١٤٥- ٣٠٥م) تاريخ المصريين (١٤٥) الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٩م.
- ١ عمود المصاوي: النقل النهري للغلال في مصر في العصر البطلمي،
 علة مركز الدراسات البردية والنقوش العدد ٢٠، القاهرة،
 ٢٠٠٣م.
- ٢٤. موسوعة وصف مصر: "المصريون المحدثون" تسأليف / علماء الحملية
 الفرنسية، ت/ زهير الشايب، مهرجان القراءة للحميع، مكتبة
 الأسرة، الجزء الأول، القاهرة « ٢٠٠٢.

- . 4 4 فاريمان درويش : الجغرافية التاريخية لمنطقة محافظة المنيا منذ العصر الفرعوني وحتى نماية العصر الروماني، مراجعة/يسري الجوهري، الهيئسة المصرية العامة للكتاب، (فرع الإسكندرية) ١٩٨٠م. نافتًا لي لويس : الحياة في مصر في العصر الروماني (٣٠ق. م. - ١٨٤م)، . 1 1 ت/ آمال محمد الروبي، تعليق محمد حمدي إبراهيم، ط١، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، (١٩٨١). 10 ٣٢٣ق.م- ٣٠٠. م.) (دراسة تحليلية في ضيوء أوراق البردي والنقوش) رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة حلوان، القاهرة ٣٠٠٣م. وزارة الثقافة والإرشاد القومي: تاريخ الحضارة المصرية (العصر اليونساني . ٤٦ تاريخ. سادساً: المراجع الأجنبية Alston, R "Soldier and Society in Roman Egypt" (A Social History) London.(1995). Bagnall, R. S., "Upper and Lower Guard Posts", CdE, 57, Bruxelles (1982). 2. "The Roman Garrison of Latopolis" BASP, 12, (1975). 3. "The Ptolemaic Trierarchs "CdE, 46, Bruxelles,(1971), 4. PP. 356-362 "Documents from Bercnike,1",Greek Ostraka from the 5. 1996-1998. Seasons. Papyrologica Bruxellensia, 31, (2000). 'Army and Police in Roman Upper Egypt', JARCE, vol., 6.
 - 14, (1977).

 7. Ball, J., Egypt in the Classical Geographers, Cairo, (1942).



-	Le Transport Fluvial en Egypte Ptolemaique Les Bateaux	
Uma	du Roi et de La Reine" in xv e Congress International de Papyrologie, IV, Bruxelles, (1979) PP. 68-77. selman, E. M., "Papyri from Karanis" Michigan Papyri, 9, (1971).	
	ne. H., 'Sur L'interpretation de Quelques Textes Re Cemment Publies'	
Joh	Aeg.13,(1933). nson, A.C., Roman Egypt to the Reign of Diocletian, Baltimore, (1936).	
Kunderewicz., C., "AD Papyrus Hib. 198. JJP., 15., Warszawa, (1965).		
Llev Mas	dell & Scott. Greek- English Lexicon, Oxford, 2001. velyn, S.R. New Documents Illustrating Early Christianity, vol. 8, Cambridge, (1998). s, P. "Oinanth's Husband" JEA, 31, London, 1945. redith . D., "the Roman Remains in the Eastern Desert of Egypt", JEA, 39, London, (1953) PP. 59-106.	
	"Two Inscriptions from Berenice Road" JRS, 43,	
	(1953).	
	"The Myos Hormos Road: Inscriptions and Ostraca"	
	CdE, 31,(1956).	
_	"Inscriptions from Berenice Road" CdE,29, (1954).	
_	"The Roman Remains in the Eastern Desert of Egypt"	
Mei	JEA, 38, (1952). redith, D & Tregenza. L.A., "Notes on Roman Roads and Stations in the Eastern Desert" BFA, 9, Cairo (1949), PP.97-126.	
	jer. F.& Nijf .O.V., Trade "Transport and Society in the Ancient World, "Sourcebook" London (1992).	
Mil	ne. J.G., A History of Egypt Under Roman Rule, London, (1898).	
	"The Ruin of Egypt by Roman Mismanagement", JRS,	
Mu	17, (1927) .PP. 1-13. rray, J.G., Handbook for Travelers in Lower and Upper Egypt, I, (1880).	
_	"The Roman Roads and Stations in the Eastern Desert of	
Nib	Egypt", JEA, 11, London, (1925). bi, A., "Egyptian Anchors", JEA, 61, London, (1975). PP. 38-41.	
_	"Remarks on the Two Stelae from the Wadi Gasus", JEA	
	. 62, London, (1976), PP. 45-56.	

"Henu of Eleventh Dynasty and W3d-wr",GM, 17,
Gottingen, (1975), PP. 39-45.
Oertile, F., Die Liturgy. Studien Zur Ptolemaischen und Kaiserlichen Verwaltung Agyptens. Leipzig, (1917).
Preaux, C., L' Economic Royale des Lagides, Editions de la Fondation Egyptologique Reine Elisabeth, Bruxelles, (1939).
Preisigke, 'Die Ptolemaiche Staatpost 'Klio, 7, (1907).
Reekmans, T & Dack .E.V., "A Bodleian Archive on Corn Transport" CdE, 53,(1952).
Restovtzeff, M., The Social and Economic History of the Hellenistic World, 3vols, Oxford, (1941).
Social and Economic History in Roman World
Oxford (1966). "The Hellenistic World and it's Economic Development", AHR, 4, New York, (1936).
"Angariae " Klio, 6, (1906).
A Large Estate in Egypt in the 3 rd Century B.C., "A
Study of Economic History", Madison, (1922)
" The Foundation of Social and Economic Life in
Egypt in Hellenistic Times" JEA, 6, London, (1920), PP. 161-178.
Sayed, A.A.H. "The Recently Discovered Port in Red Sea Shore", JEA, 64, (1978), PP, 69-71.
Scalfe, C.H.O., "Two Inscriptions at Mons Porphyrites (Gabal Dokhkhan), BFA, Cairo, (1935).
Schuman, V. B. "The Basic of Accounting Practices in the Karanis Tax Rolls", Acgyptus 32, (1953), PP.221-252.
"Taxes in Kind in Roman Egypt ", SOACRP, II
(1943).
Sijpesteijn, P.J. "Three New Ptolemaic Documents on Transportation of Grain" CdE, 53, (1978), PP. 107-116.
Customs Duties in Gracco - Roman Egypt, Zutphen
,(1987).
"Custom House Receipts ,CdE, 107, (1979).

82. 83.

	Roman Army Studies, vol., 2, (1992).
Stuart, W. V.	Gebel Dokhkhan' CSJ, 4, Cairo, (1910).
Tarn, W.W., H	ellenistic Civilization, London, (1952).
	Hellenistic Military and Naval Developments,
	Cambridge, (1930)
	"Alexander's Plans" JHS,59, (1939).
	"Egypt and Roman Empire: The Dekaprotoi "JEA ,22, (1936).
Teregenza, L.A	A., "Notes on Recent Journey from Abou Zawal to the Greiya Station", BFA,9, Cairo, (1949), PP.127-140.
	The Red Sea Mountains of Egypt, Oxford, (1955)
Wallace, S.L.,	Taxation in Egypt from Augustus to Diocletian, Princeton , (1938)
Warrington, J	 Everyman's Classical Dictionary, 800B.C., AD.337., London, (1965).
	& Keyes, C.W., Tax lists and Transportation Receipts
	from Theadelphia, New York, (1932).
	in Upper Egyptian Desert London, (1907)
Welles, C. D.,	"Complaint from A Priest of Tebtunis Concerning Grain Transportation Charges of the Late Second Century, Etudes de papyrologie, 8, Le Caire, (1957), PP.103ff.
Wilcken. U.,	and Mitties .L., Grundzuge und Chrestomatie der Papyruskunde, I, Leipzig, (1912).
	"Zur Trierarchie im Lagidenreich" Raccolta Lambroso,
	(1026)

Zaky, Aly., "Sitologia in Roman Egypt" JJP, 4, (1950), PP.289-307.
Zilliacus, H., "Neue Ptolemaertexte zum Komtransport und Saatdar",
Aegyptus, 17, Milan, (1939).

مابعاً: المواقع الإلكترونية.

- 1- www.columbia.edu .Carrier. R.C., Receipts for Land Taxes and Rent of Government Animals, 5 May (1999)
- 2- www.archbace.com .Langenbucher .J., " Long Distance Trade at Berenike"
- 3- www.archbace.com. Llewelyn S. R., Did the Ptolemaic Postal System Work to A Timetable.
- 4- www. weekly. ahram.org.eg .Said R. " East of Edfu " Al Ahram Weekly ,18-24. February (1999), Issue .417.
- 5- www.2.rgzm.de. Boett . G., Merchant Vessels and Maritime Commerce in Roman Times. "Translate to E, Claire Cokagon"
- 6- htt://ar.wikipedia.org

صدرمن هذه السلسلة

- ١- د. عبد العظيم رمضان: مصطفى كامل في محكمة التاريخ، ط١، ١٩٨٧، ط٢، ١٩٩٤.
 - ٣- رشوان محمود جاب الله: على ماهر، ١٩٨٧.
 - ٣- د. عبد السلام عبد الحليم عامر: ثورة يوليو والطبقة العاملة، ١٩٨٧.
 - ٤- د. محمد نعمان جلال: البيارات الفكرية في مصر المعاصرة، ١٩٨٧.
- ٥- د. علية عبد السميع الجنزوري: غارات أوربا على الشواطئ المصرية في العصور الوسطى، ١٩٨٧.
 - ٣- لمعي المطيعي: هؤلاء الرجال من مصر، ج١، ١٩٨٧.
 - ٧- د. عبد المنعم ماجد: هؤلاء الرجال من مصر، ١٩٨٧.
 - ٨- د. على بركات: رؤية الجبرتي الأزمة الحياة الفكرية، ١٩٨٧.
 - ٩- د. محمد أنيس: صفحات مطوية من تاريخ الزعيم مصطفى كامل، ١٩٨٧.
 - ١- محمود فوزي: توفيق دياب ملحمة الصحافة الحزبية، ١٩٨٧.
 - ١١٠ شكري القاضى: مائة شخصية مصرية وشخصية، ١٩٨٧.
 - ۱۲- د. نبيل راغب: هدى شعراوي وعصر أكتوبر، ۱۹۸۸.
- ١٢- د.عيدالعظيم رمضان: أكذوبة الاستعمار المصري للسودان: رؤية تاريخية، ط١٩٨٨، ط١٩٤،٠١،
 - ١٩٨٨ . ميدة إسماعيل كاشف: مصر في عصر الولاة من القتح العربي إلى قيام الدولة الطولونية، ١٩٨٨.
 - 1 د. على حسن الخربوطلي: المستشرقون والتاريخ الإسلامي، ١٩٨٨.
- ١٦ د. حلمي أحمد شلبي: فصول من تاريخ حركة الإصلاح الاجتماعي في مصر: دراسة عن دور
 الجمعة الخيرية (١٨٩٢ ١٩٥٢)، ١٩٨٨.
 - 1 1 د. محمد نور فرحات: القضاء الشرعي في مصر في العصر العثماني، ١٩٨٨.
 - ١٩٨٨ د. على السيد محمود: الجواري في مجتمع القاهرة المملوكية، ١٩٨٨.
 - 19. د. أحمد محمود صابون: مصر القليمة وقصة توحيد القطرين، ١٩٨٨.
- ٢٠ د. محمد أنيس: دراسات في وثائق ثورة ١٩١٩: المراسلات السرية بين سعد زغلول وعيد الرحمن فهمي، ١٩٨٨.
 - ٢١- د. توفيق الطويل: التصوف في مصر إبان العصر العثماني، ج١، ١٩٨٨.
 - ٣٢- جمال بدوي: نظرات في تاريخ مصر، ١٩٨٨.
 - ٣٢٣ . د. توفيق الطويل: التصوف في مصر إبان العصر العثماني، ج٢، ١٩٨٨.
 - ٢٤ د. نجوى كامل: الصحافة الوفدية والقضايا الوطنية ١٩١٩ ١٩٣٩، ١٩٨٩.

- ۲۵ هاملتون جب، هارولد يوين: المجتمع الإسلامي والغرب، ج۱، ترجمة د. أحمد عبد الرحيم
 مصطفى، ۱۹۸۹.
 - ٢٦ د. سعيد إسماعيل على: تاريخ الفكر التربوي في مصر الحديثة، ١٩٨٩.
 - ٧٧- القريد ج. بتلر: فتح العرب لمصر، ج١، ترجمة محمد فريد أبو حديد، ١٩٨٩.
 - ٣٨٠ الفريد ج. يتلر: فتح العرب لمصر، ج٢، ترجمة محمد فهاد أبو حديد، ١٩٨٩.
 - ٧٩ د. سيدة إسماعيل كاشف: مصر في عصر الإخشيديين، ١٩٨٩.
 - ٣٠- د. حلمي أحمد شلبي: الموظفون في مصر في عهد محمد علي، ١٩٨٩.
 - ٣١ شكري القاضى: خمسون شخصية مصرية وشخصية، ١٩٨٩.
 - ٣٢- لمعي المطيعي: هؤلاء الرجال من مصر، ج٢، ١٩٨٧.
- ٣٣- د. خالد محمود الكومي: مصر وقضايا الجنوب الأفريقي: نظرة على الأوضاع الراهنة ورؤية مستقبلية، ١٩٨٩.
- ٣٤ د. يونان ليب رزق، محمد مزين: تاريخ العلاقات المصرية المغربية منذ مطلع العصور الحديثة حتى عام ١٩٩٠، ١٩٩٠
 - عبد الحميد توفيق زكي: أعلام الموسيقي المصرية عبر ١٥٠ سنة، ١٩٩٠.
- ٣٦- هاملتون جب، هاوولد بوين: المجتمع الإسلامي والغرب، ج٢، ترجمة د. أحمد عبد الرحيم مصطفى، ١٩٩٠.
- ٣٧ د.سليمان صالح: الشيخ على يوسف وجريدة المؤيد: تاريخ الحركة الوطنية في ربع قرن، ١٩٩٠.
- ٥. عبد الرحيم عبد الرحين عبد الرحيم: فصول من تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في
 العصر العثماني، ١٩٩٠.
 - ٣٩- د. جميل عبيد: قصة احتلال محمد علي لليونان ١٨٢٤ ١٨٢٧، ١٩٩٠.
 - ٤٠ د. عبد المنعم الجميعي: الأسلحة الفاسدة ودورها في حرب فلسطين ١٩٤٨، ١٩٩٠.
 - 1 3 «. رفعت السعيد: محمد فريد الموقف والمأساة، رؤية عصرية، 1991.
 - ٣٤ محمد شفيق غربال: تكوين مصر عبر العصور، ١٩٩٠.
 - ٣٤٣- إبراهيم عبد العزيز: رحلة في عقول مصرية، ١٩٩٠.
 - £ 2- د. محمد عفيفي: الأوقاف والحياة الاقتصادية في مصر في العصر العثماني، ١٩٩١.
 - وليم الصوري: الحروب الصليبية، ج١، ترجمة وتعليق د. حسن حبشي، ١٩٩١.
 - ٣٤ د. عبد الرءوف أحمد عمرو: تاريخ العلاقات المصرية الأمريكية ١٩٣٩ ١٩٥٩، ١٩٩١.
 - 8٧- د. لطيفة محمد سالم: تاريخ القضاء المصري الحديث، ١٩٩١.

- ٨٤٠ د. زيدة عطا: الفلاح المصري بين العصر القبطي والعصر الإسلامي، ١٩٩١.
- 84 د. عبد العظيم رمضان: العلاقات المصرية الإسرائيلية ١٩٤٨ ١٩٧٩، ١٩٩٢.
- ٥٠ د. سهير إمكندر: الصحافة المصرية والقضايا والوطنية ١٩٤٦ ١٩٥٤، ١٩٩٣.
- ١٥- تحرير: عبد العظيم رمضان: تاريخ المدارس في مصر الإسلامية (أبحاث الندوة التي أقامتها لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة في أبريل ١٩٩١) « ١٩٩٢.
 - 07 د. إلهام ذهني: مصر في كتابات الرحالة والقناصل الفرنسيين في القرن الثامن عشر، ١٩٩٢.
- ٥٣ د. محمد كمال الدين عز الدين: أربعة مؤرخين وأربعة مؤلفات من دولة المماليك الجراكسة، ١٩٩٢.
 - ٥٤ د. محمد عفيفي: الأقباط في مصر في العصر العثماني، ١٩٩٢.
 - 00- وليم الصوري: الحروب الصليبية، ج٢، ترجمة وتعلق د. حسن حبشي، ١٩٩٢.
- ٢٥− د. حلمي أحمد شلبي: المجتمع الريقي في عصر محمد على: دراسة عن إقليم المنوفية، ١٩٩٢.
 - ٥٧ ٥، مبيدة إسماعيل كاشف: مصر الإسلامية وأهل الذمة، ١٩٩٢.
 - ٥٨ د. إبراهيم عبد الله المسلمى: أحمد حلمى سجين الحرية والصحافة، ١٩٩٣.
- ٩٠- د. عبد السلام عبد الحليم عامر: الرأسمالية الصناعية في مصر من التمصير إلى التأميم ١٩٥٧
 ١٩٩٧ ١٩٩١ : ١٩٩٣ .
 - ٣٦ عبد الحميد توفيق زكي: المعاصرون من رواد الموسيقي العربية، ١٩٩٣.
 - ٣٦١ د. عبد العظيم رمضان: تاريخ الإسكندرية في العصر الحديث، ١٩٩٣.
 - ٦٢- لمعي المعليعي: هؤلاء الرجال من مصر، ج٢، ١٩٩٣.
- 97- د. سيدة إسماعيل كاشف، د. جمال الدين سرور، د. سعيد عبد الفتاح عاشور: موسوعة تاريخ مصر عبر العصور: تاريخ مصر الإسلامية، أعدها للنشر د. عبد العظيم رمضان، ١٩٩٣.
 - ٣٠٤ د. محمد نعمان جلال: مصر وحقوق الإنسان بين الحقيقة والافتراء، دراسة وثانقية، ١٩٩٣.
 - ٦٥- د. سهام نصار: موقف الصحافة المصرية من الصهيونية ١٨٩٧ − ١٩٩٧، ١٩٩٣.
 - ٣٦٦ د. نريمان عبد الكريم أحمد: المرأة في مصر في العصر الفاطمي، ١٩٩٣.
- ٣٩٧ تحرير: عبد العظيم رمضان: مساعى السلام العربية الإسرائيلية، الأصول التاريخية (أبحاث الندوة التي أقامتها لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة بالاشتراك مع قسم التاريخ بكلية البنات جامعة عين شمس في أبريل ١٩٩٣،
 - ٣٨٠ وليم الصوري: الحروب الصليبية، ج٣، ترجمة وتعليق د. حسن حبشي، ١٩٩٣.
 - ٣٩- د. محمد أبو الإسعاد: نبوية موسى ودورها في الحياة المصرية ١٨٨٦ ١٩٥١، ١٩٩٣.
 - ٧- أ. س. ترتون: أهل الذمة في الإسلام، ترجمة وتعليق د. حسن حبشي، ١٩٩٤.

- ٧٦- تريفور إيفائز: مذكرات اللورد كيلرن ١٩٣٤ ١٩٤٦، ج١، ترجمة د. عبد الرءوف أحمد عموه ١٩٩٤.
- ٧٢ د. أمينة أحمد إمام: رؤية الرحالة المسلمين للأحوال المائية والاقتصادية في العصر الفاطمي
 ٢٥٨ ٧٥٨٠ . ١٩٩٤.
 - ٧٣- د. ريوف عباس حامد: تاريخ جامعة القاهرة، ١٩٩٤.
 - ٧٤- د. سمير يحيي الجمال: تاريخ الطب والصيدلة المصربة، ج١: في العصر الفرعوني، ١٩٩٤.
 - 90- د. سلام شافعي محبود: أهل الذمة في مصر في العصر القاطمي الأول، 1990.
- ٧٦ د. سعيد إسماعيل علي: دور التعليم المصري في النضال الوطني زمن الاحتلال البريطاني،
 ١٩٩٥.
 - ٧٧- وليم الصوري: الحروب الصليبية، ج٤، ترجمة وتعليق د. حسن حبشي، ١٩٩٤.
 - ٧٨ نعمات أحمد عنمان: تاريخ الصحافة السكندرية ١٨٧٣ ١٨٩٩، ١٩٩٥.
- ٧٩ فريد دي يونج: تاريخ الطرق الصوفية في مصر في القرن الناسع عشر، ترجمة عبد الحميد فهمي
 الجمال، ١٩٩٥.
- ٨٠ ه.السيد حسين جلال:قناة السويس والتنافس الاستعماري الأوربي ١٨٨٧ ١٩٠٤، ١٩٩٥.
- ٨١ د. رمزي ميخائيل: تاريخ السياسة والصحافة المصرية من هزيمة يونيو إلى نصر أكتوبر، ١٩٩٥.
 - ٨٧- د. سيدة إسماعيل كاشف: مصر في فجر الإسلام من الفتح العربي إلى قيام اللولة الطولونية، ١٩٩٤.
 - ٨٣- أحمد شفيق باشا: مذكراتي في نصف قرن، ج١، ١٩٩٤.
 - ٨٤- أحمد شفيق باشا: مذكراتي في نصف قرن، ج٢، القسم الأول، ١٩٩٤.
 - ٨٥- د. حلمي أحمد شلبي: تاريخ الإذاعة المصرية: دراسة تاريخية (١٩٣٤ ١٩٥٢)، ١٩٩٥.
- ٨٦- د.أحمد الشربيني: تاريخ التجارة المصرية في عصر الحرية الاقتصادية(١٩١٠-١٩١٤)، ١٩٩٥.
- ٨٧- تريفور إيفانز: ملكرات اللورد كيلرن ١٩٣٤ ١٩٤٩، ج٢، ترجمة د. عبد الرءوف أحمد عمرو، ١٩٩٤.
 - ٨٨ عبد الحميد توفيق زكي: التذوق الموسيقي وتاريخ الموسيقي المصرية، ٩٩٠.
 - ٨٩- د. عبد الحميد حامد سليمان: تاريخ المواني المصرية في العصر العثماني، ١٩٩٥.
 - ٩- د. نريمان عبد الكريم: معاملة غير المسلمين في الدولة الإسلامية، ١٩٩٦.
- ٩١ يكر مانسفيلد: تاريخ مصر الحديثة والشرق الأوسط، ترجمة عبد الحميد فهمي الجمال،
 ١٩٩١.

- ٩٢- د. نجوى كامل: الصحافة الوفدية والقضايا الوطنية (١٩١٩ ١٩٣٦)، ١٩٩٩.
- ٩٣- د. نيه بيومي عبد الله: قضايا عربية في البرلمان المصري (١٩٢٤ ١٩٥٨)، ١٩٩٦.
 - 9 ٩- د. سهير إسكندر: الصحافة المصرية والقضايا الوطنية (١٩٤٦ ١٩٥٤)، ١٩٩٩.
- ٩٥- تحرير: د. عبد العظيم رمضان: مصر وأفريقيا، الجذور التاريخية للمشكلات الأفريقية المعاصرة
 (أعمال تعلوة لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافية بالاشتراك مع معهد البحوث والدراسات الأفريقية بجامعة القاهرة).
- 99- مالكولم كير: عبد الناصر والحرب العربية الباردة (١٩٥٨ ١٩٧٠)، ترجمة د. عبد الرعوف أحمد عمرو.
 - ٩٧ د. إيمان عامر: العربان ودورهم في المجتمع المصري في النصف الأول من القرن التاسع عشر.
 - ٩٨ د. محمد سيد محمد: هيكل والسياسة الأسبوعية.
 - ٩٩ د. سمير يحيي الجمال: تاريخ الطب والصيدلة المصرية (العصر اليوناني الروماني)، ج٢.
- ١٠٠ د.عبد العزيز صالح، د. جمال مختار، د. محمد إيراهيم بكر، د. إيراهيم نصحي، د. فاروق القاضي: موسوعة تاريخ مصر عبر العصور (تاريخ مصر القديمة) ، أعدها للنشر د. عبد العظيم رمضان.
- ١٠٠ اللواء مصطفى عبد المجيد نصير، اللواء عبد المجيد كفافي، اللواء سمد عبد الحفيظ، السفير جمال منصور: ثورة يوليو والحقيقة الغائبة.
 - ١٠٢ د. تيسير أبو عرجة: المقطم جريدة الاحتلال البريطاني في مصر (١٨٨٩ ١٩٥٢).
 - ١٠٣- د. على بركات: رؤية الجبرتي لبعض قضايا عصره.
 - ١٠٤- د. فاطمة علم الدين عبد الواحد: تاريخ العمال الزراعيين في مصر (١٩١٤ ١٩٥٢).
- ٥٠١- د. أحمد فارس عبد المنعم: السلطة السياسية في مصر وقضية الديمقراطية (١٨٠٥ ١٩٨٧).
 - ١٠٦ د. سليمان صالح: الشيخ على يوسف وجريدة المؤيد (تاريخ الحركة الوطنية في ربع قرن).
 - ١٠٧- دليب هيرو: الأصولية الإسلامية، ترجمة عبد الحميد فهمي الجمال.
 - ١٠٨- سليم خليل نقاش: مصر للمصربين، ج٤.
 - ١٠٩- سليم خليل نقاش: مصر للمصريين، ج٥.
- ١١٠ البيومي إسماعيل الشربيني: مصادرة الأملاك في الدولة الإسلامية (عصر سلاطين المماليك) .
 ٢١٠ -
- ١١٠ البيومي إسماعيل الشرييني: مصادرة الأملاك في اللولة الإسلامية (عصر سلاطين المماليك) ،
 ٢٠٠ ج٢.
 - ١١٢ د. محمد الجوادي: إسماعيل باشا صدقي.

```
    ١٢ - د. عز الدين إسماعيل: الزبير باشا ودوره في السودان في عصر الحكم المصري.
```

١١٤ - أحمد رشدي صالح: دراسات في تاريخ مصر الاجتماعي.

110- أحمد شفيق باشا: مذكراتي في نصف قرن، ج٢.

٩١١- علاء الدين وحيد: أديب إسحاق عاشق الحرية.

١٩٧٧ - عبد الرازق إبراهيم عيسى: تاريخ القضاء في مصر العثمانية ١٥١٧ - ١٧٩٨.

110- د. اليومي إسماعيل الشربيني: النظم المالية في مصر والشام زمن سلاطين المماليك.

١١٩- حسين محمد أحمد يوسف: النقابات في مصر الرومانية.

١٠٠ اويس جرجس: يوميات من التاريخ المصري الحديث.

١٩٢٩ - د. محمد عبد الحميد الحناوي: الجلاء ووحدة وادي النيل (١٩٤٥ - ١٩٥٤).

١٢٢ - سليم خليل نقاش: مصر للمصرين، ج٦.

١٢٣- د. سعيد عبد الفتاح عاشور: السيد أحمد البدوي.

174 - د. محمد نعمان جلال: العلاقات المصرية الباكستانية في نصف قرن.

٩٢٥- سليم خليل نقاش: مصر للمصريين، ج٧.

١٢٩ - سليم خليل نقاش: مصر للمصريين، ج٨.

١٩٧٧ - إبراهيم محمد إبراهيم: مقدمات الوحدة المصرية السورية ١٩٤٣ - ١٩٥٨.

١٢٨ - جمال بدوي: معارك صحفية.

١٩٢٩ - د. يحيي محمد محمود: الدين العام وأثره في تطور الدين المصري (١٨٧٦ - ١٩٤٣).

١٣٠- صمير فريد: تاريخ نقابات الفنانين في مصر (١٩٨٧ - ١٩٩٧).

١٣١- ترجمة: د. عبد الرءوف أحمد عمرو: الولايات المتحدة وثورة يوليو ١٩٥٢.

١٣٢ - د. ماجدة محمد محمود: دار المتدوب السامي في مصر، ج١٠

147 - د. ماجدة محمد محمود: دار المندوب السامي في مصر، ج٢.

٣٤٣- ترجمة: جمال سعيد عبد الفني: الحملة الفرنسية على مصر في ضوء مخطوط عثماني للدارندلي.

- ١٣٥ - د. محاسن محمد الوقاد: اليهود في مصر المملوكية في ضوء وثائق الجنيزة ١٤٨ - ١٩٣٧. - ١٢٥٠ - ١٢٥٠م.

١٣٦- تقديم : عبد العظيم رمضان: أوراق يوسف صديق.

١٣٧- د. محمد عبد الغني الأشقر: تجار التوابل في مصر في العصر المملوكي.

١٣٨ - السيد يوسف: الأخوان المسلمون وجذور التطرف الديني والإرهاب في مصر.

١٣٩ محمد قابيل: موسوعة الغناء المصري في القرن العشرين.

- ١٤٠ طارق عبد العاطي غيم: سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر
 ١٢٦٦ ١٢٦٩ ١٨٤١ ١٨٤٨ م.
 - 1 \$ 1 لطفي أحمد نصار: وسائل الترفيه في عصر سلاطين المماليك.
 - ١٤٢ أحمد شفيق باشا: مذكراتي في نصف قرن، ج٢، ط٢، ١٩٩٩.
 - 1 £ ٢ د. منيرة محمد الهمشري: دبلوماسية البطالمة في القرنين الثاني والأول ق.م.
 - 194 د. عبد العليم خلاف: كشوف مصر الأفريقية في عهد الخديو إسماعيل.
- 9 ٤٥ د.منيرة محمد الهمشري:النظام الإداري والاقتصادي في مصر في عهد دقلديانوس(٣٨٤-
 - 157 د. أحمد عبد الرازق: المرأة في مصر المملوكية.
 - ١٤٧- د. رفعت السعيد: حسن البنا: متى.. كيف.. لماذا؟
 - ١٤٨ د. سمير فوزي: القديس مرقص وتأسيس كنيسة الإسكندرية، ترجمة نسيم مجلي.
 - ٩٤٩- حسام محمد عبد المعطى: العلاقات المصرية الحجازية في القرن الثامن عشر.
 - ٥٠ د. سمير يحيى الجمال: تاريخ الموسيقي المصرية (أصولها وتطورها).
 - 101- السيد يوسف: جمال اللين الأفغاني والثورة الشاملة.
- ١٥٢- د. محاسن محمد الوقاد: الطبقات الشعبية في القاهرة المملوكية (٦١٨- ٩٣٢- ٩٣١- ١٠٥١م).
 - 104- د. علية عبد السميع الجنزوري: الحروب الصليبية: المقدمات السياسية.
- ١٥٤- د. علية عبد السميع الجنزوري: هجمات الروم البحرية على شواطئ مصر الإسلامية في المصور الوسطى.
- ۱۵۰ د. عبد الحميد البطريق: عصر محمد علي ونهضة مصر في القرن التاسع عشر (١٨٠٥-
 - ١٥٦- د. سمير يعي الجمال: تاريخ الطب والصيدلة في العصر الإسلامي، ج٢.
 - ١٥٧ د. سمير يحيي الجمال: تاريخ الطب والصيدلة في العصر الإسلامي، ج\$.
 - 100− . دمحمد عبد الفني الأشقر: قائب السلطنة المملوكية في مصر (140− 177هم/ 170٠− 100١م).
 - ١٥٩- د. محمد قريد حشيش: حزب الوقد (١٩٣٦ ١٩٥٢) ج١.
 - ۱۹۰- د. محمد فرید حشیش: حزب الوقد (۱۹۳۱ ۱۹۵۲) ج۲.
 - 171 سلاطين باشا: السيف والنار في السودان.
 - ١٦٢- د. تمام همام تمام: السياسة المصرية تجاه السودان (١٩٣٦- ١٩٥٣).
 - ١٦٣- محمد سيد العشماوي: مصر والحملة القرنسية.

- 1914 تحرير: د. عبد المطيم رمضان: الحدود المصرية السودانية عبر الناريخ وأعمال ندوة لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة) بالاشتراك مع معهد البحوث والدراسات الأفريقية بجامعة القاهرة في الفترة: ٢٠ ٢١ ديسمبر ١٩٩٧.
 - 170 سامي سليمان محمد السهم: التعليم والتغيير الاجتماعي في مصر في القرن التاسع عشر.
 - 177- السيد يوسف: مذكرات معطل سياسي (صفحة من تاريخ مصر).
- ١٩٧ د. صفي على محمد عبد الله: الحركة العلمية والأدبية في الفسطاط منذ الفتح العربي إلى نهاية الدولة الإخشيدية.
 - 17٨ يسري عبد الغني: مؤرخون مصريون من عصر الموسوعات.
- 179- د. صفي علي محمد عبد الله: مدن مصر الصناعية في العصر الإسلامي إلى نهاية القاطميين (17 179هم/ 127- 1771م).
- ١٧ مجدي عبد الرشيد بحر: القربة المصربة في عصر سلاطين المماليك(١٤٨− ٩٣٣هـ/ ٩٣٥ ١٧٠هـ/
 - ١٧١- محمد رفعت الإمام: تاريخ الجالية الأرمنية في مصر في القرن النامع عشر.
- 177- فاطمة مصطفى عامر: تاريخ أهل الذمة في مصر من الفتح العربي إلى نهاية العصر الفاطمي، ج١٠.
- ١٧٣ فاطمة مصطفى عامر: ثاريخ أهل اللمة في مصر من الفتح العربي إلى نهاية العصر الفاطمي، ج٢.
 - 146- د. أحمد عبد الحليم دواز: مصر وليبيا فيما بين القرن السابع والقرن الوابع ق.م.
 - 140 عادل إبراهيم الطويل: محمد توفيق نسيم باشا ودوره في الحياة السياسية.
 - ١٧٦- د. عبد الحميد حامد سليمان: الملاحة الدولية في مصر العثمانية (١٥١٧- ١٧٩٨).
 - ١٧٧ أواء د. صلاح سالم: سياسة مصر المسكرية إزاء حروب الشرق الأوسط.
 - ١٧٨ د. سحر على حنفى: العلاقات التجارية بين مصر وبلاد الشام الكبرى في القرن الثامن عشر.
 - ١٧٩- د. عفاف مسعد السيد العبد: دور الحامية العثمالية في تاريخ مصر (١٥٦٤ ١٦٠٩م).
 - ١٨ د. عبد العظيم رمضان: الحقيقة التاريخية حول قرار تأميم شركة قناة السويس.
 - ١٨١ ترجمة وتعليق: د. حسن حبشي: الحرب الصليبة الثالثة (صلاح الدين وربتشارد، ج١).
 - ١٨٢ ترجمة وتعليق: د. حسن حبشي: الحرب الصليبية الثالثة (صلاح الدين وريتشارد، ج٢).
 - ١٨٣ شاهد على العصر: مذكرات محمد لطفي جمعة.
 - 11/1- ياسر عبد المنعم محاريق: المنوفية في القرن الثامن عشر.
 - 1100 ه. أحمد سيد أحمد: تاريخ مدينة الخرطوم تحت الحكم المصري.
 - ١٨٦ د. أحمد صبحي منصور: العقائد الدينية في مصر الإسلامية (بين الإسلام والتصوف).

- ۱۸۷- د. عادل عبد الحافظ حمزة: نابة حلب في عصر سلاطين المماليك (١٢٥٠-١٥١٧م)، ج١.
- ١٨٨- د. عادل عبد الحافظ حمزة: نيابة حلب في عصر مسلاطين المماليك (١٢٥٠-١٥١٧م)،
 ٢٠.
 - ١٨٩- عرفة عبده على: يهود مصر منذ عصر الفراعنة حتى عام ١٠٠٠م.
- ١٩٠٠ د.عبد الحميد عبد الجليل أحمد شلبي: العلاقات السياسية بين مصر والعراق (١٩٥١ ١٩٥١).
 - 191- د. محسن على شومان: اليهود في مصر العثمانية حتى أوائل القرن التاسع عشر، ج1.
 - 197- د. محسن على شومان: اليهود في مصر العثمانية حتى أوائل القرن التاسع عشر، ج٧.
 - 197- د. عبد الله شحاتة: الإمام محمد عبده بين المنهج الديني والمنهج الاجتماعي.
 - 194 د. فتحى الصنفاوي: تاريخ الآلات الموسيقية الشعبية.
 - 190- د. نويمان عبد الكريم أحمد: مجتمع أفريقيا في عصر الولاة.
 - ١٩٦- د. عبد العظيم محمد سعودي: تاريخ تطور الري في مصر (١٨٨٢- ١٩١٤).
 - ١٩٧- د. عبد الحميد زايد: القدس الخالدة.
- ١٩٨ د. عادل عبد الحافظ حمزة: العلاقات السياسية بين الدولة الأيوبية والإمبراطورية الرومانية
 المقدمة زمن الحروب الصلية .
 - 199- د. بهاء الدين إبراهيم: المعبد في الدولة الحديثة في مصر الفرعونية.
- ٢٠٠ تحرير د. عبد العظيم رمضان: تاريخ سواحل مصر الشمالية عبر العصور (أعمال الندوة التي أقامتها لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للنقافة بالاشتراك مع كلية الآداب جامعة الإسكندرية من ٢٦- ٢٣ أبريل ١٩٩٨).
 - ٠ ٢٠١ سميرة فهمي على عمر: إمارة الحج في مصر العثمانية ١٥١٧- ١٧٩٨.
 - ٢٠٢ د. ماجدة محمد محمود: المندوبون الساميون في مصر.
 - ٣٠٠٠ فتحي أبو طالب: الصراع الدولي على عدن والدور المصري.
 - ٢٠٤- د. مرفت صبحي غالي: العلاقات الاقتصادية بين مصر وبريطانيا (١٩٣٥- ١٩٤٥).
- ١٠٠٠ السيد محمد أحمد عطا: تاريخ الفرية وأعمالها في العصر الإسلامي(٢١- ١٥٦٧هـ/ ١٤٢- ١٤٧٠)
 - ٢٠٦- صليم خليل نقاش: مصر للمصريين، ج٩.
 - ٣٠٠٧ د. سعيد عبد الفتاح عاشور: الظاهر بيبرس.
 - ١٠٨ لواء د. كمال أحمد عامر: الدور المصري والعربي في حرب تحرير الكويت، ج١.

سلسلة "تاريخ المصريين" - العدد (٢٩٦)

- ٩٠ ٣- لواء د. كمال أحمد عامر: الدور المصري والعربي في حرب تحرير الكوبت، ج١٠.
 - ١٠ ١٠ معيد عبد الفتاح عاشور: قبرس والحروب الصليبية.
 - ٢١١ د. علية عبد السميم الجنزوري: إمارة الرها الصليبية.
- ٣١٢ شلبي إيراهيم الجميدي: العامة في مصر في العصر الأيوبي (٣٦٧ ١١٧١ه/ ١١٧١ ١٢٥٠م).
- ٣١٣- عثمان علي محمد عطا: الأزمات الاقتصادية في مصر في العصر المملوكي وأثرها السياسي والاقتصادي والاجتماعي (٩٤٨- ٩٢٣ه/ ١٦٥٠- ١٥١٧م).
 - ١٤٥ د. علية عبد السميع الجزوري: التغور البرية الإسلامية على حدود الدولة البيزنطية في المصور الوسطى.
 - ٢١٥- د. إصلاح عبد الحميد ربحان: الفتح الإسلامي لمدينة كابول (٣١ه/ ٢٥١م).
 - ٣١٦- د. فرغلي تسن هريدي: الرأسمالية الأجنبية في مصر (١٩٣٧- ١٩٥٧) ، ج١٠
 - ٣١٧ د. سيد عشماوي: العبب في الذات الملكية (١٨٨٢ ١٩٥٢).
- ٢١٨ د. السيد محمد أحمد عطا: إقليم الغربية في عصر الأيوبين والمماليك (٥٦٧ ٩٣٢هـ/ ١٧١٥ ١١٧١).
 - ٣١٩- د. عبد العظيم رمضان: ثورة ١٩١٩ في ضوء مذكرات سعد زغلول.
 - ٢٢٠ د. حمادة حسنى أحمد محمد: التنظيمات السياسية لنورة يوليو.
 - ٢٢١ ونستون تشرشل: حرب النهر، ترجمة عز الدين محمود.
- ٣٢٢- د. عبد الحميد زايد: مصر الخالدة (مقدمة في تاريخ مصر القرعونية منذ أقدم العصور حتى عام ٢٣٢ق.م)، ج1.
- ٣٣٣ د. عبد الحميد زايد: مصر الخالدة (مقدمة في تاريخ مصر الفرعونية منذ أقدم العصور حتى عام ٢٣٣ ق.م)، ج٢.
- ٤ ٢ ٢ إعداد وتقديم: د. عبد العظيم رمضان: الدور الوطني للكنيسة المصرية عبر العصور (أعمال ندوة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة).
 - ٣٢٥- د. سيد محمد موسى حمد: مصر ودول حوض النيل.
 - ٣٢٦ د. عبد العزيز محمد الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس.
- ١٩٨٧ أميل محمود فهمي: العلاقيات المصرية العثمانية على عهيد الاحتلال البريطياني (١٨٨٧ ١٩٩٤)
 - ٣٢٨ د. حسن حبشى: تاريخ العالم الإسلامي، ج١.
 - ٧٢٩ ترجمة: د. حسن حبشي: ذيل وليم الصوري.
 - · ٢٣- د. عز الدين إسماعيل أحمد: تاريخ الجيش المصري في عصور ما قبل التاريخ.

- ٢٣١ د. سمير عبد المقصود السيد: الشوام في مصور منذ الفتح العثماني حتى أوائل القرن التاسع
 عشر.
 - ٣٣٢- د. فرغلي تسن هريدي: الرأسمالية الأجنبية في مصر (١٩٣٧- ١٩٥٧) ، ج٢.
 - ٢٣٣- محمود قاسم: الفيلم التاريخي في مصر.
 - ٢٣٤ د. أنتونى سوريال عبد السيد: العلاقات المصرية الأثيوبية، ج١.
 - ٢٣٥ د. أنتوني سوريل عبد السيد: العلاقات المصرية الأثيوبية، ج٢.
 - ٣٣٦ د. أحمد محمد عبد الحليم دراز: مصر وفلسطين فيما بين القرنين الحادي عشر والثامن ق.م.
- ۲۳۷ تحرير: د. عبد العظيم رمضان: حكومة مصر عبر العصور (أعمال لجنة التاريخ والآثار بالمجلس
 الأعلى للثقافة من ۲۲- ۲۲ أبريل).
 - ٢٣٨ د. سيدة إسماعيل كاشف: الوليد بن عبد الملك (٨٦ ٩٩٥ ٧٠٥).
 - ٣٣٩ د. سيدة إسماعيل كاشف: عبد العزيز بن مروان.
 - · ٢٤٠ د. حسين كفافي: هنري كورييل الأسطورة والوجه الآخر.
 - ٢٤١ د. سليمان محمد حسين: تجار القاهرة في القرنين السادس عشر والسابع عشر.
 - ٢٤٢ د. عبد المنفم إبراهيم الجميعي: عصر محمد على: دراسة والثقية).
 - ٣٤٣- مصطفى الغريب محمد: محمد حسين هيكل ودوره في السياسة المصرية (١٨٨٨- ١٩٥٦).
- ٢٤٤ د. أحمد عبد اللطيف حنفي محمد: المغاربة والأندلسيون في مصر الإسلامية من عصر الولاة
 حتى نهاية العصر الفاطمي، ج١، الدراسات السياسية.
- ٢٤٥ د. أحمد عبد اللطيف حتفي محمد: المغاربة والأندلسيون في مصر الإسلامية من عصر الولاة
 حتى نهاية العصر القاطمي، ج٢، الدراسات الحضارية.
 - ٢٤٦ عبده مباشر: ، إسلام توفيق: حرب الاستنزاف، ج١.
 - ٢٤٧ عبده مباشر: ، إسلام توفيق: حرب الاستنزاف، ج٧.
 - ٢٤٨ السيد يوسف: عبد الرحمن الكواكبي واقد القومية العربية وشهيد الحرية.
 - ٩٤٠ د. محمد فريد حشيش: معاهدة ١٩٣١، ج١، العلاقات المصرية البريطانية.
 - ٢٥ د. محمد قريد حشيش: معاهدة ١٩٣٦، ج٢، نصوص محاضر المفاوضات.
 - ٧٥١- د. عزت قرني: تاريخ الفكر السياسي والاجتماعي في مصر الحديثة (١٩٩٤- ١٩٩٤).
 - ٢٥٢- أحمد محمود جمعة: إنشاء جامعة الدول العربية، ج١.
 - ٣٥٣- أحمد محمود جمعة: إنشاء جامعة الدول العربية، ج٣.
 - ٢٥٤- أحمد محمود جمعة: إنشاء جامعة الدول العربية، ج٣.
 - ٢٥٥ د. مرفت أسعد عطاالله: العلاقات بين مصر ولبنان في عهد محمد على.

سلسلة "تاريخ المصريين" - العدد (٢٩٦)

- 707- د. السيد حسين جلال: قناة السويس والأطماع الاستعمارية الدولية.
- 207- سمير عبد الله سليمان: الدواوين في مصر خلال العصر الفاطمي (208-270هـ/ 939- 171 م).
 - ۲۵۸ د. محمد صبحی عبد الحکیم: مدینة الإسكندریة.
 - ٧٥٩ د. حسن حيشي: تاريخ العالم الإسلامي، ج٧.
 - ٠٧٠- د. محمد مؤنس عوض: رواد تاريخ العصور الوسطى.
 - ٢٦١- د. عبد الحميد زايد: الشرق الخالد، ج١.
 - ٢٦٢- د. عبد الحميد زايد: الشرق الخالد، ج٢.
 - ٣٦٣- أحمد حسين: مذكرات أحمد حسين.
- ٣٩٤ جان إيف إمبرور: الإسكندرية ملكة الحضارات، ترجمة فاطمة عبد الله محمود، مراجعة د. محمود ماهر
 طه.
 - ٣٩٥- د. إصلاح عبد الحميد ريحان: هرات من الفتح الإسلامي إلى نهاية القرن الثاني الهجري.
 - ٢٦٦ د. نريمان عبد الكريم أحمد: دراسات في تاريخ مصر الإسلامية.
 - ٧٦٧- طارق الكومي: أمراء أسرة محمد على ودورهم في المجتمع.
 - ١٩٦٧ المشكلة القلسطينية وموقف مصر حكومة وشعباً منها (١٩١٧ ١٩٣٩).
- ٣٩٩- د. أحمد دراج: المماليك والفرنجة في القرن التاسع الهجري الخامس عشر الميلادي، ٢٠٠٧.
 - ٢٧- محمد قايل: فرسان اللحن الجميل: الموجى بليغ- الطويل، ٩ ٢٠.
 - ٧٧١- مجدي رشاد عبد الفني: العلاقات المصرية الليية (١٩٤٥- ١٩٦٩)، ٢٠٠٧.
- ۲۷۲ محمد بن صفصاف: حركة محمد عبده وعبد الحميد بن باديس الإصلاحية وأبعادها السياسية والاقتصادية والاجتماعية، ج١، ٢٠٠٨.
- ۲۷۳ محمد بن صفصاف: حركة محمد عبده وعبد الحميد بن باديس الإصلاحية وأبعادها السياسية
 والاقتصادية والاجتماعية، ج٢، ٨٠٠٨.
 - ٢٧٤ د. عبد الواحد البوي: المعارضة في البرلمان المصري (١٩٢٤ ١٩٣٦)، ٨٠٠٨.
- ٢٧٥ د. حسام محمد عبد المعطي: العائلة والثروة، البيوت التجارية المغربية في مصر العثمانية،
 ٢٠٠٨.
 - ٣٧٦- جرجس حنين: الأطيان والضرائب في القطر المصري، ٨٠٠٨.
 - ٣٧٧- د. عبد الحميد ناصف: دير سانت كاترين في العصر العثماني، ٨٠٠٨.
 - ٣٧٨- د. إيمان المهدي: الخبز في مصر القديمة، ٢٠٠٨.
 - ٧٧٩- د. ياسنت فتمي: تعددية المعليم الابتدائي في مصر ١٩٢٣ ١٩٩٣، ٢٠٠٨.
 - ٢٨٠ محمد ميروك: الإدارة المالية في عصر محمد على ، ٢٠٠٩.

- ٢٨١- إبراهيم ماضي: زي أمراء المماليك في مصر والشام ، ٩ . ٩ .
- ٢٨٢ د. صفاء حافظ: المواني والثغور المصرية من القتح الإسلامي حتى تهاية العصر القاطمي،
 ٢٨٠٩.
 - ٣٨٣- د. رضا أسعد: أعيان الريف المصري في العصر العثماني، ٢٠٠٩.
 - ٣٨٤- د. جمال كمال محمود: الأرض والفلاح في صعيد مصر في العصر العثماني، ١٠١٠.
 - ٣٨٥- د. بثينة إبراهيم مرسى إبراهيم: تطور الديانة المصرية القديمة ١٠١٠.
 - ٢٨٦ زوات عرفان: العلاقات المصرية اليمنية، النصف الأول من القرن التاسع عشر، ١٠١٠.
 - ٣٨٧- د. على شلبي: مصر الفتاة ودورها في السياسة المصرية ١٩٣٣- ١٩٤١، ١٠١٠
 - 7٨٨- د. عمرو عبد العزيز منير: العمران المصرى بين الرحلة والأسطورة، ٢٠١١
 - ٣٨٩ د. محمد عبد الغني الأشقر: الوزارة والوزراء في مصر عصر سلاطين المماليك، ٢٠١١
 - ٢٩٩- زينب عيسى عبد الرحمن: العلاقات المصرية الصينية ١٩٥٦ ١٩٧٠م، ٢٠١٠
 - ٧٩١- د. أحمد أحمد الحتة: تاريخ الزراعة المصرية في عهد محمد على الكبير ، ٢٠١٢.
 - ٣٩٢- د. زوات عرفان المغربي: هيئة كبار العلماء (١٩١١-١٩٦١م)، ٢٠١٢.
 - ٣٩٣- د. محمود محمد خلف: ثورات المصريين في العصر القاطمي (١٠٣٥-٩٦٥)، ٢٠١٢.
 - ٢٠١٣ د.فايز أنور عبد المطلب: الوعي السياسي عند قدماء المصرين ، ٢٠١٣
- ٢٩٥ د. الشيخ الأمين محمد عوض الله : أسواق القاهرة منذ المصر القاطمي حتى نهاية عصر
 الممالك ٢٠١٧ .

وبين يديك العدد الأخير:

